Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Ciências Sociais

Faculdade de Direito

Renata Ferreira Spíndola de Miranda

As configurações do trabalho nas plataformas digitais de transporte: estudo sobre o modo de organização, gestão e controle do trabalho na Uber e 99 e na plataforma pública da Taxi.Rio Cidades

Rio de Janeiro

2023

Renata Ferreira Spíndola de Miranda

As configurações do trabalho nas plataformas digitais de transporte: estudo sobre o modo de organização, gestão e controle do trabalho na Uber e 99 e na plataforma pública da Taxi.Rio Cidades

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-graduação em Direito, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Direito do Trabalho e Previdenciário.

Orientador: Prof. Dr. Ivan Simões Garcia

Rio de Janeiro

2023

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ/REDE SIRIUS/BIBLIOTECA CCS/C

M672 Miranda, Renata Ferreira Spíndola de

As configurações do trabalho nas plataformas digitais de transporte: estudo sobre o modo de organização, gestão e controle do trabalho na Uber e 99 e na plataforma pública da Taxi.Rio Cidades / Renata Ferreira Spíndola de Miranda. - 2023.
169 f.

Orientador: Prof. Dr.Ivan Simões Garcia.
Dissertação (Mestrado). Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Direito.

1.Trabalho - Teses. 2.Motoristas – Teses. 3. Táxis– Teses. I.Garcia, Ivan Simões. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Faculdade de Direito. III. Título.

CDU 347.763

Bibliotecária: Marcela Rodrigues de Souza CRB7/5906

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta tese, desde que citada a fonte.

_____ _____

Assinatura Data

Renata Ferreira Spíndola de Miranda

As configurações do trabalho nas plataformas digitais de transporte: estudo sobre o modo de organização, gestão e controle do trabalho na Uber e 99 e na plataforma pública da Taxi.Rio Cidades

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-graduação em Direito, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Direito do Trabalho e Previdenciário

Aprovada em 23 de março de 2023.

Banca Examinadora:

_____

Prof. Dr. Ivan Simões Garcia (Orientador)

Faculdade de Direito – UERJ

_____

Prof. Dr. João Batista Berthier Leite Soares

Faculdade de Direito – UERJ

_____

Profª. Drª. Renata Versiani Scott Varella

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Rio de Janeiro

2023

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, Célia e Renato.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, professor doutor Ivan Simões Garcia, pela confiança e pelo comprometimento no desenvolvimento da presente pesquisa. Agradeço pelas aulas ministradas nas disciplinas do Programa de Pós-Graduação, ao longo da pandemia, que além de terem sido um amparo nesse período, me apresentaram às obras de pensadores brasileiros como Darcy Ribeiro e Florestan Fernandes, cujos ensinamentos perpassam a vida acadêmica. Agradeço pelas oportunidades de estágio docente em ensino, na disciplina de Direito do Trabalho II, e pelos convites para compor as bancas de avaliação de monografia dos alunos da graduação desta Faculdade de Direito. Não me faltam elogios para descrever como a sua orientação ao longo do curso contribuiu para o meu desenvolvimento acadêmico, profissional e pessoal.

Agradeço aos professores doutores João Batista Berthier Leite Soares e Renata Versiani Scott Varella pelo aceite para comporem a banca e nessas linhas registro o prestígio em tê-los como avaliadores.

Agradeço aos professores doutores João Batista Berthier Leite Soares e Rodrigo de Lacerda Carelli pelas valorosas contribuições dadas na banca de qualificação que foram fundamentais para o desenvolvimento da presente pesquisa.

Agradeço à minha família – em especial, aos meus pais Célia e Renato e ao meu irmão Fábio – por serem meus maiores incentivadores e não medirem esforços para me ajudar a seguir meus sonhos.

Agradeço ao Guilherme pelo apoio, carinho e compreensão ao longo dessa etapa. Nestas breves linhas, deixo consignado a minha admiração pela história que compartilhamos juntos.

Agradeço a todos os amigos do PPGD-UERJ - especialmente da linha de pesquisa do Direito do Trabalho e Previdenciário e do Uerj Labuta - que me ajudaram a percorrer essa jornada. Agradeço também ao grupo de pesquisa Direito do Trabalho no Século XXI (TRAB21/UFRJ), por permitir o retorno à minha primeira casa e pelas contribuições enriquecedoras a esta pesquisa.

Agradeço a todos os professores que contribuíram, ao longo do curso, para a minha formação: além dos já citados, gostaria de deixar a homenagem aos professores Fabio Zambitte, Bruno Freire, Elina Pessanha, Maria Cristina Rodrigues e José Ricardo Cunha.

Por fim, agradeço a todos os taxistas que contribuíram – direta e indiretamente – para elaboração do terceiro capítulo desse estudo, dentre os quais, destaco a colaboração de Sérgio, Edy, Edinho, Bruno, Luiz, Anthony, Arthur, Daniel, André e Cristiano[1]. Muito obrigada!

[1] Nos referimos apenas ao primeiro nome para preservar a identidade dos trabalhadores.

RESUMO

MIRANDA, Renata Ferreira Spíndola de. *As configurações do trabalho nas plataformas digitais de transporte:* estudo sobre o modo de organização, gestão e controle do trabalho na Uber e 99 e na plataforma pública da Taxi.Rio Cidades. 2023. 169 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2023.

A plataforma digital Taxi.Rio Cidades, desenvolvida pela Empresa Municipal de Informática (IplanRio) em 2017, foi a primeira no país no setor público, no ramo da mobilidade urbana, especificamente para a atividade de táxi. Dado o pioneirismo do poder público local, a presente pesquisa de caráter jurídico-sociológico propõe-se a investigar o seguinte problema: o que diferencia a plataforma da Taxi.rio Cidades das demais plataformas digitais de transporte individual de passageiros (a saber: Uber e 99), no que tange à gestão, organização e controle da força de trabalho? Para tanto, a pesquisa objetiva: i) realizar o mapeamento das plataformas digitais da Uber e da 99, no que tange ao modelo organizacional do trabalho; ii) realizar o mapeamento da plataforma pública da Taxi.Rio Cidades, com base nos mesmos parâmetros de análise; iii) realizar a comparação entre o modo de desenvolvimento do trabalho nos dois modelos de plataformas escolhidos (privado e público). A metodologia utilizada neste estudo envolve o método exploratório, a partir de uma revisão bibliográfica e do levantamento de dados primários e secundários, sobre a gestão, organização e controle do trabalho nas três plataformas citadas. Como dados primários, utilizam-se as informações fornecidas nos sites das referidas plataformas, assim como os termos de uso e os "guias de conduta"/"códigos da comunidade". Os dados secundários foram obtidos em pesquisas desenvolvidas na área, em ações judiciais e em ações civis públicas ajuizadas pelo Ministério Público do Trabalho. A análise tem como parâmetros: i) como são feitos o recrutamento e a contratação dos motoristas; ii) como se dá o acesso às corridas e quais são os critérios de distribuição; iii) qual é a jornada de trabalho média; iv) como é determinada a precificação do trabalho e qual é a remuneração média dos motoristas; v) quais são as condições que podem levar à aplicação de punições, de bloqueios ou à exclusão do usuário da plataforma. O exame das diferentes configurações dadas às plataformas digitais de mobilidade urbana nos permite contribuir ao debate sobre os usos e os impactos das tecnologias na organização do trabalho. A tecnologia, enquanto fruto do trabalho humano, não pode ser utilizada como justificativa para retiradas de direitos fundamentais e sociais. Os seus usos precisam estar orientados de modo a contribuir para construção de um resultado que alinhe o desenvolvimento econômico com o social.

Palavras-chaves: Trabalho. Plataformas Digitais. Motoristas. Aplicativos. Táxis.

ABSTRACT

MIRANDA, Renata Ferreira Spíndola de. *The configurations of work in digital transport platforms*: a study on the mode of organization, management and control of work in Uber and 99 and in the public platform of Taxi.Rio Cidades. 2023. 169 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2023.

The digital platform Taxi.Rio Cidades, developed by the Empresa Municipal de Informática (IplanRio) in 2017, was the first of urban mobility on the country held by the State dedicated to the cab activity. In this context, the current legal-sociological research proposes to investigate the differences between the Taxi.rio Cidades platform from others digital platforms of individual passenger transport, such as Uber and 99, regarding management, organization and control of its workforce. Therefore, this work aims to: i) map the digital platforms of Uber and 99, regarding the organizational model of work; ii) map the public platform of Taxi.rio Cidades based on the same parameters of analysis; iii) compare the way of work that is developed in the two chosen platform models. The methodology used in this study involves the exploratory method, based on a bibliographic review and on a survey of primary and secondary data, about the management, organization and control framework of labor on the three platforms mentioned above. As primary data, we use the information provided on the websites of those platforms, as well as the terms of use and the "conduct guides"/"community codes". Secondary data was obtained from researches developed in the area, from lawsuits and from public civil actions filed by the Public Labour Prosecution Office. The analysis uses as parameters: i) how drivers are recruited and hired; ii) how races are accessed and what is the distribution criteria; iii) what is the average workload per driver; iv) how work is priced and what is the average remuneration of drivers; v) what are the conditions that can lead to punishment, blocking or even exclusion from the platform. The examination of the different urban mobility platforms framework allows us to contribute to the debate on the uses given to technologies for the organization of work. Technology, as a product of human, should not be use as an excuse for withdrawal of social and fundamental rights. It use need to be oriented in such a way as to contribute to construct of a result that aligns the economic growth with the social development.

Keywords: Work. Digital Platforms. Drivers. Apps. Cabs.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 -	Modalidades de Plataformas Digitais.....	25
Figura 2 -	Classificação das plataformas digitais de trabalho por Florian Schmidt.....	41
Tabela 1 -	Indícios de controle sobre o trabalhador em plataformas digitais.....	54
Figura 3 -	Categorias de carros admitidos na plataforma da 99.....	65
Figura 4 -	Categorias de carros admitidos na plataforma da 99.....	69
Figura 5 -	Demonstração do recebimento da corrida no aplicativo da Uber.....	72
Figura 6 -	Demonstração do recebimento da corrida no aplicativo da 99Pop.....	76
Figura 7 -	Estimativa da Uber de ganhos semanais a serem percebidos pelos motoristas.....	84
Figura 8 -	Descrição das tarifas da Uber nas modalidades Uber X, Uber Comfort e Uber Black.....	87
Figura 9 -	Taxa Garantida 99.....	91
Figura 10 -	Descrição das tarifas da 99 nas modalidades 99 POP e 99 Comfort.....	93
Figura 11 -	Políticas de Desconto da 99 quanto ao Kit Gás.....	94
Figura 12 -	Hipóteses de bloqueio e de desativação da conta dos motoristas da plataforma digital da Uber.....	100
Figura 13 -	Hipóteses de bloqueio e de desativação da conta dos motoristas da plataforma digital da 99.....	102
Figura 14 -	Condutas previstas no Guia da Comunidade no Tópico 1 denominado “Respeito”	104
Figura 15 -	Condutas previstas no Guia da Comunidade no Tópico 2 denominado “Segurança”.....	104
Figura 16 -	Condutas previstas no Guia da Comunidade no Tópico 3 denominado “Responsabilidade”.....	105
Figura 17 -	Acessos requisitados pela plataforma da Taxi. Rio Cidades.....	124
Figura 18 -	Opções de descontos oferecidas na plataforma da Taxi.Rio Cidades.....	124
Figura 19 -	Processo para o aceite da corrida na plataforma da Taxi.Rio Cidades.....	126
Figura 20 –	Etapa seguinte do processo para o aceite da corrida na plataforma da Taxi.Rio Cidades	127

Figura 21 - Opção de visualização do destino no aplicativo da 99..... 128
Figura 22 - Formas de pagamento aceitas na plataforma da Táxi. Rio Cidades..... 132
Figura 23 - Espaço no aplicativo da Taxi.Rio Cidades para o motorista reportar ocorrências nas vias públicas..... 137
Figura 24 - Uso da plataforma Taxi.Rio Cidades para envio de mensagens do Centro de Operações Rio 138
Figura 25 - Dados do estudo “Elaboração e análise de trabalho técnico-ambiental de impacto no tráfego e mobilidade urbana no município relacionado aos serviços de carona remunerada e táxi”..... 138
Figura 26 - Espaço Taxi.Rio..... 145
Figura 27 - Manifestação organizada pela categoria, em 24 de janeiro de 2023, em frente à sede da Prefeitura..... 147
Figura 28 - Testes feitos pelos taxistas sobre a distribuição das corridas na plataforma da Taxi.Rio Cidades..... 149
Figura 29 - Registros da manifestação organizada pelos taxistas em janeiro de 2023.... 151
Figura 30 - Convite para manifestação organizada pelos taxistas em fevereiro de 2023 155
Figura 31 – Anúncio sobre as modificações feitas nos critérios de disputa de corridas na plataforma da Taxi.Rio Cidades..... 155

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CADE	Conselho Administrativo de Defesa Econômica
CASS	Centro Administrativo São Sebastião
COR	Centro de Operações Rio
DiDi	DiDi Chuxing
FND	Faculdade Nacional de Direito
GPS	Global Positioning System
IA	Inteligência Artificial
ILO	International Labour Organization
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPLANRIO	Empresa Municipal de Informática S.A. (Rio de Janeiro)
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OIT	Organização Internacional do Trabalho
P2B	Peer to business
P2P	Peer to peer
PET/COPPE/UFRJ	Programa de Engenharia de Transportes
RATR	Registro de auxiliar de transporte
SMTR	Secretaria Municipal de Transporte
STF	Supremo Tribunal Federal
TICs	Tecnologias de Informação e Comunicação
TST	Tribunal Superior do Trabalho
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	13
1	**O DESENVOLVIMENTO DO CAPITALISMO DE PLATAFORMAS E SEUS IMPACTOS NAS CONFIGURAÇÕES DO TRABALHO SOB DEMANDA**	20
1.1	**O movimento de ascensão das plataformas digitais na sociedade contemporânea**.....	21
1.2	**As modalidades de plataformas digitais de trabalho**.....	36
1.3	**As configurações do trabalho sob demanda nas plataformas digitais de transporte particular de passageiros**.....	42
1.3.1	A construção da narrativa do "empreendedorismo de si" como instrumento a favor da racionalidade neoliberal.....	43
1.3.2	A centralização do controle das plataformas digitais sobre o trabalho sob demanda.....	51
2	**A ORGANIZAÇÃO, A GESTÃO E O CONTROLE DO TRABALHO NAS PLATAFORMAS DIGITAIS DA UBER E DA 99**.....	61
2.1	**A dinâmica do recrutamento e da contratação dos motoristas**.....	62
2.1.1	O processo de cadastramento na plataforma digital da Uber.....	63
2.1.2	O processo de cadastramento na plataforma digital da 99.....	65
2.2	**O controle na distribuição das corridas**.....	70
2.2.1	Os critérios para acesso às corridas pelos motoristas da Uber.....	70
2.2.2	Os critérios para acesso às corridas pelos motoristas da 99.....	74
2.3	**A ausência de eventualidade: as extensas e intensas jornadas de trabalho dos motoristas**.....	78
2.4	**O modo de precificação do trabalho alheio adotado pelas plataformas digitais**.....	81
2.4.1	A composição da remuneração dos motoristas da Uber.....	82
2.4.2	A composição da remuneração dos motoristas da 99.....	87
2.5	**As manifestações do poder disciplinar exercido pelas plataformas digitais: aplicação de sanções, bloqueio e exclusão aos motoristas**.....	98
2.6	**Quase uma década sem direitos: como a demora na regulação do trabalho sob demanda mantém os trabalhadores que laboram para plataformas digitais em situação de desproteção social**.....	106

3 **A PLATAFORMA PÚBLICA TAXI.RIO CIDADES E AS SUAS CONFIGURAÇÕES DADAS AO TRABALHO**..... 116

3.1 **A regulação da atividade do taxista como trabalho autônomo**..... 117

3.2 **A gestão, a organização e o controle do trabalho na plataforma digital da Taxi.Rio Cidades**..... 119

3.2.1 O cadastro nas plataformas digitais: o recrutamento e a contratação dos motoristas 120

3.2.2 O acesso às corridas pelos motoristas e os critérios de distribuição utilizados pelas plataformas digitais..... 122

3.2.3 A jornada de trabalho média registrada pelos taxistas..... 131

3.2.4 Os critérios que influem no cálculo da tarifa no serviço de táxi e o ganho médio registrado pelos taxistas..... 133

3.2.5 A aplicação de sanções na Taxi.Rio. Cidades..... 141

3.3 **A manifestação organizada pelos taxistas sobre o funcionamento da plataforma da Taxi.Rio Cidades no dia 24 de janeiro de 2023.**..... 146

CONCLUSÃO..... 157

REFERÊNCIAS...... 160

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento tecnológico impacta não só a organização produtiva, como toda a gestão do trabalho, impondo transformações estruturais à sociedade sob o modo de produção capitalista.

Historicamente, a tecnologia[2] e o trabalho estão interligados, uma vez que a tecnologia nada mais é do que resultado do trabalho humano. Se por um lado, temos uma aparente imaterialidade dos algoritmos, dos dados e da inteligência artificial, por outro, temos a materialidade presente no trabalho humano. Estamos diante de pessoas que trabalham tanto por detrás das configurações dessas arquiteturas tecnológicas, quanto subordinadas às empresas proprietárias das infraestruturas digitais.

Frente às dimensões concreta e abstrata da tecnologia, defendemos que é preciso pensar – e repensar - sobre os seus usos e impactos em nossa sociedade. Para tanto, a pesquisa se volta à temática do trabalho sob demanda em plataformas digitais e sua influência nas transformações organizacionais do trabalho que presenciamos na atualidade.

No início, o modelo de negócio posto pelas empresas-plataformas era apresentado como uma "nova" forma de organização do processo do trabalho, visando aquelas pessoas que buscavam uma ocupação com flexibilidade nos horários de prestação de serviço. À primeira vista, a possibilidade de ativação/desativação dos usuários nas plataformas digitais - de acordo com a disponibilidade para o trabalho – era vendida como um trabalho de natureza autônomo, e, por conseguinte, "incompatível" com a noção de relação de emprego[3]. Nesse antagonismo, o uso dos algoritmos na gestão das plataformas era apresentado como sinônimo de modernidade e eficiência para o desenvolvimento das relações de trabalho.

---

[2] Ao percorrer a ontologia do ser social e a gênese do trabalho, György Lukács (2013, p. 45) nos apresenta que a ciência, na qual se inclui a tecnologia, é resultado das relações sociais de produção advindas do processo teleológico.

[3] Rodrigo Carelli (2022), ao afirmar a necessidade de maior rigor conceitual no estudo do tema, tece a crítica que os debates sobre o tema, muitas vezes, são guiados por noções do senso comum e, por conta disso, acabam sendo contaminados pelo "determinismo e solucionismos tecnológicos". Nesse contexto são disseminados discursos como a suposta "incompatibilidade da existência da relação de emprego com as plataformas digitais, que inaugurariam um novo tipo de relação de trabalho diferente, descuidando que os motoristas da Uber são empregados na Alemanha (KAHMANN, 2020), os da Cabify são empregados na Espanha e até no Brasil há plataforma digital de transporte que reconhece o vínculo empregatício" (CARELLI, 2022, P. 117). A plataforma citada, no caso, é a "V1 App".

Aos poucos, as empresas-plataformas[4] foram construindo a narrativa do "empreendedorismo de si", com assento nos valores da liberdade, da autonomia e da meritocracia. Contudo, com o passar dos anos, o paradigma da emancipação do trabalhador-empreendedor-de-si foi se tornando cada vez inalcançável, diante do contingente de pessoas disponíveis e recrutadas pelas empresas-plataformas.

Na outra ponta eclodiam por todo o mundo movimentos de trabalhadores que denunciavam - individual e coletivamente[5] - o uso de antigas formas de exploração de valor sobre a força de trabalho, como: a precificação do trabalho com base na produtividade; o registro de baixas remunerações; a presença de extensas e intensas jornadas de trabalho; a transferência dos custos e das responsabilidades da atividade econômica aos trabalhadores; a falta de transparência no uso da tecnologia para gestão e controle do processo de trabalho; e a situação de desproteção social que estavam sujeitos os trabalhadores[6].

Essas denúncias revelaram estratégias multisetoriais adotadas pelas empresas-plataformas, orientadas ao proveito da ausência de marcos regulatórios, para ampliar seus ganhos econômicos sobre o trabalho alheio, desprotegido pelo manto do empreendedorismo e do misticismo em torno da tecnologia. Nesse cenário, foi cunhada a expressão "uberização do trabalho", mas, agora, com um significado negativo: enquanto sinônimo de precarização do trabalho[7].

Quando falamos do trabalho em plataformas digitais de transporte individual de passageiros, os reflexos desse modelo de negócios não atingem apenas os motoristas

---

[4] Neste ponto, é preciso esclarecer que adotaremos a expressão empresas-plataformas para nos referir às empresas que detém a propriedade e a gestão das plataformas digitais. Empresas-plataformas porque o conceito de plataformas digitais vai além da noção da infraestrutura digital, mas enquanto um modelo de negócio que é gerido por empresas especializadas, as quais geram e extraem valor a partir do desenvolvimento da sua atividade econômica nestas arquiteturas digitais, e que estão inseridas em um contexto econômico maior, denominado de capitalismo de plataformas. Para enfatizar a existência da atividade empresarial por detrás do modelo de negócios orientado em plataformas digitais, adotaremos a expressão empresas-plataformas. Essa expressão também é adotada pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), em seus relatórios, sendo uma tradução nossa de *platform firms* (ILO, 2021b, p. 6).

[5] Como exemplo, destacamos as manifestações nas ruas organizadas por motoristas e por entregadores de plataformas digitais (como os "Breque dos apps"); as diversas manifestações nas redes sociais dos profissionais da área (como a liderança dos entregadores Paulo Galo e Ralf MT, a Associação APP – Profissionais por aplicativo, dentre outros); a série de reportagem denominada "Uber Files" feita pelo jornal britânico *The Guardian*, em convênio com o Consórcio Internacional de Jornalistas Investigativo; as reportagens de veículos nacionais de imprensa como Outras Palavras, além da produção acadêmica nas áreas do direito e da sociologia do trabalho.

[6] Esse cenário foi agravado com o advento da pandemia de Covid-19, que expôs a realidade de desproteção social a que estão submetidas estas categorias de trabalhadores, dentre as quais estão os motoristas e os entregadores.

[7] O sociólogo brasileiro Ricardo Antunes (2018) assinala o surgimento de "uma nova modalidade de trabalho: o escravo digital".

subordinados a essa lógica empresarial. O capitalismo de plataformas também afeta aqueles que concorrem com a sua atividade. É o caso, por exemplo, dos taxistas.

No Brasil, o serviço público de transporte individual de passageiros nas cidades é monopólio dos táxis, sendo regulamentado pelas administrações municipais que definem as regras quanto à atividade, aos preços e aos sujeitos. No município do Rio de Janeiro, a categoria profissional é composta por taxistas permissionários (autônomos) e auxiliares (de pessoa física e de pessoa jurídica). A principal diferença entre eles é que os taxistas auxiliares, usualmente, trabalham sob o regime de pagamento de diárias[8].

A entrada das plataformas digitais de mobilidade no mercado nacional, registrada em 2014, afetou diretamente a atividade da categoria profissional, gerando uma série de protestos destes profissionais em diversas cidades do país nos últimos anos. Dentre eles, destacamos a manifestação contra a exploração da atividade de transporte particular pela Uber, ocorrida em 24 de julho de 2015, na qual, em torno de 1,5 mil taxistas organizaram um comboio saindo de vários locais da cidade - como Realengo, Gávea, Barra da Tijuca, Irajá, Aterro do Flamengo – em direção à sede da prefeitura, na Cidade Nova. Como reflexos causados pela mobilização, o trânsito das principais vias da cidade foi bloqueado na manhã daquela sexta-feira. A cidade do Rio naquele dia parou. Na entrevista realizada ao Portal Agência Brasil (LISBOA, 2015), o taxista Márcio, em exercício há uma década na atividade, expôs o seu ponto de vista, compartilhando do mesmo sentimento de muitos outros taxistas: "A verdade é que a prefeitura do Rio nos fiscaliza numa fiscalização rigorosa, e esse aplicativo chamado Uber, que é um pirata alienígena hoje está atrapalhando nosso trabalho em todo canto do mundo". Naquele dia, como resposta aos protestos, a estratégia de *marketing* adotada pela Uber foi lançar a campanha #orionãopara, fornecendo aos usuários passageiros duas corridas gratuitas até o valor de R$ 50,00.

[8] As investigações realizadas pela Procuradoria Regional do Trabalho da 1ª Região, nos anos de 2000 a 2006, reúnem denúncias de taxistas que trabalhavam para empresas permissionárias contra o regime de pagamento de diárias. São reunidos casos de endividamento dos trabalhadores devido ao pagamento de diárias - à época os valores variavam entre 60 e 110 reais, hoje são na média de 120 reais -, da assunção dos custos da atividade como combustível, pagamento de multas e consertos dos veículos. Há ainda o relato de lesões corporais e ameaças de morte pelo não pagamento de diárias. As denúncias levaram ao ajuizamento de ações civis públicas no âmbito do Tribunal Regional da 1ª Região. Os valores das diárias não são regulados pelo município. As permissões às empresas de táxi foram outorgadas pelo município nas décadas de 60 a 70, por prazo indeterminado. Após a Constituição Federal de 1988, o município não emitiu novas permissões às empresas de táxi, mas estas continuam com suas permissões válidas e em funcionamento até os dias de hoje.

A empresa-plataforma norte-americana Uber, que inicialmente se chamava "UberCab*"* - sinônimo de "Super táxi" – comprou a disputa e aos poucos foi firmando seu território no setor da mobilidade urbana do país. Junto a ela, à época, somavam outras empresas-plataformas como: a brasileira 99 (que inicialmente se chamava 99 Táxis) e a espanhola Cabify.

Nesse cenário turbulento, marcado por provocações recíprocas, foram registrados diversos episódios de violência física entre taxistas e motoristas vinculados às plataformas digitais[9]. Enquanto isso, as empresas-plataformas iam conquistando a clientela brasileira - que há décadas sofre com as falhas no sistema público de transporte urbano - oferecendo a prestação de serviço rápida, confortável e acessível.

Com isso já se passou quase uma década[10] de exploração da atividade de transporte no país por essas empresas-plataformas e, até o presente momento, não se teve o enfrentamento direto dessa problemática pelo Poder Público[11], especialmente no que tange à aplicação do Direito do Trabalho ao trabalho sob demanda desenvolvido no país.

Como proposta de enfrentamento da temática, partimos da premissa da utilização do Direito - especificamente do direito do trabalho – enquanto um instrumento de avanço civilizatório[12], tendo como referencial teórico a obra do Professor e Ministro do TST Mauricio

---

[9] Como veiculado nos principais jornais de notícias à época, como as seguintes notícias: "Motorista do aplicativo Uber é suspeito de agressão a taxista no centro do Rio" (disponível em: https://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/rj-no-ar/videos/motorista-do-aplicativo-uber-e-suspeito-de-agressao-a-taxista-no-centro-do-rio-14102016. Acesso em 06 de fev. 2023) e "Vídeo flagra taxistas agredindo motorista de Uber em Copacabana" (disponível em: https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/11/video-flagra-taxistas-agredindo-motorista-de-uber-em-copacabana.html. Acesso em 06 de fev. de 2023).

[10] A Uber iniciou suas atividades no Brasil em 2014, quando a 99 já explorava a atividade no país desde 2012.

[11] No âmbito federal, a Lei nº 13.640/2018 dispôs sobre a competência exclusiva dos Municípios e do Distrito Federal para regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros. O município do Rio de Janeiro chegou a editar o Decreto nº 4.8612/2021, para disciplinar da matéria, mas ele foi suspenso, em parte, por uma liminar deferida na Representação de Inconstitucionalidade nº 0055524-16.2019.8.19.0000, em trâmite no Tribunal de Justiça Fluminense. No entanto, no que ao trabalho e aos respectivos direitos sociais desses trabalhadores, não há nenhuma lei vigente ou decisão judicial com eficácia *erga omnes* e efeito vinculante que regule essa matéria.

[12] A concepção do direito como instrumento de civilização possui matriz constitucional nos valores que fundamentam a República Federativa Brasileira como: a cidadania, a dignidade da pessoa humana, os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa. O direito do trabalho, na medida em que regula a seara das relações de trabalho, fixa normas imperativas aos contratos de trabalho a fim de se estipular um patamar civilizatório mínimo. Para Maurício Godinho Delgado (2017, p. 55), a função central do Direito do Trabalho almeja a melhoria das condições de pactuação da força de trabalho na ordem socioeconômica, a qual, realiza, "na verdade, o fundamental intento democrático e inclusivo de desmercantilização da força de trabalho no sistema socioeconômico capitalista, restringindo o livre império das forças de mercado na regência da oferta e da administração do labor humano". Assim, embora se reconheça que o Direito do Trabalho seja um produto do sistema capitalista, ele também desempenha um papel antibarbárie, ao buscar equalizar os conflitos decorrentes das relações humanas, sociais e econômicas. Nessa perspectiva, desenvolveu-se a ordem jurídica juslaboral com vistas à proteção de garantias fundamentais aos trabalhadores, na qualidade de sujeitos de direitos, de modo a impor limites ao processo de

Godinho Delgado. Para tanto, defendemos a incidência das normas que orientam o trabalho subordinado ao trabalho desenvolvido nas plataformas digitais[13].

Para contribuir ao debate sobre o tema, propomos a análise das configurações dadas ao trabalho em dois modelos de plataformas digitais: nas plataformas privadas de transporte particular de passageiros (como a Uber e a 99) e na plataforma pública da Taxi.Rio Cidades.

A Taxi.Rio Cidades é uma plataforma pública e gratuita de serviço de táxi[14], desenvolvida pela Empresa Municipal de Informática (IplanRio), sob a gestão da Secretaria Municipal de Transportes do município do Rio de Janeiro (SMTR). A plataforma, criada em 2017, foi a primeira no país no setor público, no ramo da mobilidade urbana, voltada especificamente para a atividade de táxi. Hoje em dia, a sua tecnologia está sendo exportada para outras cidades do país, por meio da celebração de convênios entre os municípios[15] (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2021).

Dado o pioneirismo do poder público local, a presente pesquisa de caráter jurídico-sociológico, propõe-se a investigar o seguinte problema: o que diferencia a plataforma da Taxi.rio Cidades das demais plataformas digitais de transporte individual de passageiros (a saber: Uber e 99[16]), no que tange à gestão, organização e controle da força de trabalho?

Para tanto, esta pesquisa, de caráter jurídico-sociológico, objetiva: i) realizar o mapeamento das plataformas digitais da Uber e da 99 no que tange ao modelo organizacional do trabalho; ii) realizar o mapeamento da plataforma pública da Taxi.Rio Cidades, com base nos mesmos parâmetros de análise; iii) realizar a comparação entre a natureza e o modo de desenvolvimento das relações de trabalho nos dois modelos de plataformas digitais escolhidos.

---

mercantilização da força de trabalho e a reduzir as assimetrias estruturais inerentes ao sistema econômico. Se a função do direito - assim como o uso da tecnologia - depende do propósito almejado, sua aplicação deve ser orientada à maior proteção dos trabalhadores, garantindo-lhes a dignidade. Desse modo, neste trabalho defendemos ambos os usos – norteados pelos objetivos constitucionais - a favor da construção de uma sociedade mais livre, justa, solidária.

[13] Conforme a aplicação dos princípios constitucionais que orientam as relações de trabalho (art. 1º, III e IV; art. 3º, I, II, III e IV; art. 5º, caput; art. 6º; art. 7º, caput e seus incisos e parágrafo único; arts. 8º até 11; art. 170, caput e incisos III, VII e VIII; art. 193) e das normas previstas na CLT (art. 2º, 3º e 6º).

[14] Ela foi criada em julho de 2017 pela Prefeitura do Rio de Janeiro, por meio do Decreto nº 43.256 de 2017. Esse mesmo decreto declarou o táxi comum (de cor amarela) Patrimônio Cultural Carioca.

[15] Segundo a Prefeitura do Rio de Janeiro, as Prefeituras de Nilópolis (RJ), Miguel Pereira (RJ), Volta Redonda (RJ) e Maceió (AL) assinaram convênio com a IplanRio para disponibilizar a plataforma pública nas cidades mencionadas. Cita-se também o interesse no uso da plataforma por mais 24 cidades, dentre as quais estão: Salvador (BA) e os municípios fluminenses de Araruama, Campos dos Goytacazes, Niterói e São Gonçalo.

[16] A escolha das plataformas digitais Uber e 99 foi motivada devido aos seus respectivos domínios sobre o mercado de mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro.

A metodologia utilizada neste estudo envolve o método exploratório, a partir de uma revisão bibliográfica e do levantamento de dados secundários sobre a gestão, organização e controle do trabalho nas três plataformas citadas.

A relevância do tema se justifica pela sua atualidade e pela rápida expansão das plataformas digitais a diversos setores da vida, dentre os quais se destaca o trabalho. O modelo de negócios trazido pelas plataformas digitais já é uma realidade no país e seus efeitos atingem não só os trabalhadores subordinados às empresas-plataformas, mas a sociedade como um todo[17].

Assim, o exame das configurações dadas às relações de trabalho nas plataformas digitais se torna necessário para enfrentamento da problemática. E, no que se referem às plataformas públicas, são escassas as pesquisas acadêmicas que se propõem a perquirir o tema.

O primeiro capítulo inicia com a análise da ascensão das plataformas digitais no contexto do que chamamos de desenvolvimento do capitalismo de plataformas. Em seguida, são analisadas as categorias do trabalho sob demanda desenvolvido nas plataformas digitais. Para, então, ser aprofundado o estudo das implicações do modelo de negócios organizado digitalmente pelas plataformas digitais, no que tange à gestão e ao controle do trabalho.

O segundo capítulo perquire os modos de gestão, de organização e de controle do trabalho nas plataformas digitais da Uber e 99. A análise tem como parâmetros: i) como são feitos o recrutamento e a contratação dos motoristas; ii) como se dá o acesso às corridas e quais são os critérios de distribuição; iii) qual é a jornada de trabalho média; iv) como é determinada a precificação do trabalho e qual é a remuneração média dos motoristas; v) quais são as condições que podem levar à aplicação de punições, de bloqueios ou à exclusão do usuário da plataforma. Para tanto, utilizam-se dados primários fornecidos nos sites das referidas plataformas – como os termos de uso e os "guias de conduta"/"códigos da comunidade" -, assim como dados secundários obtidos por pesquisas desenvolvidas na área[18] e em ações judiciais[19].

---

[17] A uberização do trabalho - enquanto forma de contratação precária de trabalhadores, comumente na zona da informalidade ou formalizada por meio da pactuação entre pessoas jurídicas – atingem profissionais de diversos setores como vendas, *marketing*, tecnologia da informação, área da saúde, beleza, advocacia, dentre outros (cf. CARELLI, 2022, ABÍLIO, 2020).

[18] Como principais referências, citamos: A pesquisa divulgada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2022), denominada "Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham" e a pesquisa realizada pelo Grupo de Pesquisa Trabalho no Século XXI, vinculado à Pós-Graduação da Faculdade Nacional de Direito (FND) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (SANTOS; CARELLI, 2022).

[19] Como principais referências, citamos: O material reunido na investigação da Procuradoria Regional do Trabalho da 2ª Região, do Ministério Público do Trabalho, no âmbito das ações civis públicas, em trâmite no Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região-São Paulo (BRASIL, 2021a e 2021b) e a decisão da 3ª Turma do TST, proferida

O terceiro capítulo versa sobre a análise da gestão e do controle do trabalho na plataforma Taxi.Rio Cidades, utilizando os mesmos parâmetros acima citados. A partir do estudo sobre como é organizado o trabalho na plataforma Taxi.Rio cidades, buscamos identificar os seus (possíveis) efeitos na autonomia do trabalho exercido pelo taxista. São utilizados como fonte primária: o estudo dos termos e condições de usos - da plataforma pública aplicáveis aos taxistas – (TAXI.RIO CIDADES, 2022), da legislação pertinente, de dados obtidos junto aos *sites* da prefeitura e, de forma complementar, os dados colhidos na manifestação da categoria - que acompanhamos - em janeiro de 2023 (cujo objeto era a reivindicação de melhorias para a plataforma da Taxi.Rio Cidades). Nesta ocasião, foi feita a abordagem individual e coletiva dos taxistas, a partir de uma pergunta inicial sobre qual era o motivo da manifestação. Como dados secundários, são utilizados dois estudos realizados pelo Programa de Engenharia de Transportes (PET/COPPE) da UFRJ sobre o serviço de táxi na cidade, a saber: "Diagnóstico da oferta e demanda por táxi no município do Rio de Janeiro" (SILVA *et a*l, 2017) e "Elaboração e análise de trabalho técnico-ambiental de impacto no tráfego e mobilidade urbana no município relacionado aos serviços e carona remunerada e táxi" (SILVA *et al*, 2019).

---

no Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066 (BRASIL, 2022b), de relatoria do Ministro Mauricio Godinho Delgado, publicada em 11 de abril de 2022.

1 O DESENVOLVIMENTO DO CAPITALISMO DE PLATAFORMAS E SEUS IMPACTOS NAS CONFIGURAÇÕES DO TRABALHO SOB DEMANDA

As primeiras plataformas digitais surgem, de modo geral, na segunda metade do século XX, quando o desenvolvimento tecnológico é impulsionado pelo uso das Tecnologias da Informação e da Comunicação (TICs) e da *Internet*[20]. Inicialmente, elas nascem como espaços de trocas descentralizados e sem finalidade comercial, cuja filosofia era similar à que baseava a criação da primeira comunidade na rede mundial de computadores, por laboratórios do governo e universidades americanas[21] (SLEE, 2017, p. 115). Assim, as plataformas digitais funcionavam como espaços de trocas de serviços e produtos entre os seus usuários (ARTUR, CARDOSO, 2020, p. 352).

Contudo, esse cenário sofre modificações a partir dos anos 90, quando as plataformas digitais passam a ser apropriadas por grupos econômicos. Essa segunda "geração de plataformas" já nasce em um cenário muito distinto das primeiras: financiadas por empresas centralizadas, verticais e orientadas pela política de maximização do lucro (ARTUR, CARDOSO, 2020, p. 355). Elas assentam as suas bases capitalistas ao serem financiadas, em sua maioria, por "fundos de capital de risco vinculados à financeirização da economia e que busca ganhos de curtíssimo prazo" (ARTUR, CARDOSO, 2020, p. 356).

Os Estados Unidos, especialmente o Vale do Silício (localizado na Baía de São Francisco na Califórnia), foram a grande incubadora dessa segunda geração de plataformas digitais, nas quais encontramos as plataformas de trabalho sob demanda, como a Uber, por exemplo.

Esse modelo de negócios rapidamente se expandiu pelo mundo, seja pela atuação transfronteiriça de empresas multinacionais, seja pela criação de empresas locais inspiradas nesse

[20] A *Internet* foi criada pelos norte-americanos em 1969, mas era restrita ao uso militar e científico (SCHOLZ, 2016, p. 79). Somente em 1995 ela foi oficialmente disponibilizada ao setor privado americano e, posteriormente, a sua tecnologia foi sendo exportada para outros países.

[21] Nesse sentido, Tom Slee (2017, p. 115) apresenta que: "A abertura foi central nos primórdios da internet. Com as fundações criadas em laboratórios do governo e de universidades, o código aberto para os programas era compartilhado entre pesquisadores, que criaram a primeira comunidade da rede. As primeiras aplicações (e-mail, *Usenet*) foram construídas em uma estrutura de rede distribuída, sem servidor central. A internet, em seus primórdios, era um ambiente descentralizado e sem finalidade comercial. Os protocolos e padrões básicos a partir dos quais a internet foi construída eram e são abertos. Não apenas eram abertos na especificação (qualquer um podia programar), mas também na filosofia. Eram desenhados de tal maneira que, por exemplo, qualquer computador poderia se adicionar à rede sem ter de pedir permissão a algum tipo de administrador".

modelo. No Brasil, por exemplo, em 2012, foi fundada a empresa 99 Táxis, administradora da primeira plataforma digital voltada ao serviço de táxis no país[22].

Com a ascensão desse modelo empresarial de plataformas digitais - de matriz capitalista, de amplo acesso ao público de consumidores, marcado pela utilização de aplicativos digitais, *softwares* e produtos semelhantes - as dinâmicas concorrenciais e o sistema organizacional do trabalho foram sendo alterados.

No presente capítulo, iremos analisar, em um primeiro momento, o cenário do desenvolvimento econômico e tecnológico que forneceu as condições materiais para a ascensão das plataformas digitais. No segundo momento, analisaremos o que são as plataformas digitais e as suas modalidades, tendo como enfoque as plataformas digitais de trabalho sob demanda. Para, em seguida, examinarmos o modelo de negócios e as relações de trabalho desenvolvidas nas plataformas digitais, especialmente naquelas que têm como objeto o transporte (particular e/ou público) de passageiros.

1.1 O movimento de ascensão das plataformas digitais na sociedade contemporânea

Nas últimas décadas, o crescimento das plataformas digitais acompanhou o movimento de informatização de diversos setores da vida e, inclusive, da economia. No atual estágio da economia, as atividades econômicas empregam, em diferentes níveis, insumos digitais, como as "tecnologias digitais, infraestrutura digital, serviços digitais e dados"[23] (OECD, 2020, p. 5). A expansão do uso das TICs[24], da *Internet*, do armazenamento em nuvem e da dataficação romperam as limitações territoriais, delineando as bases para a formação de uma economia digital global[25].

---

[22] Em 2017, ela foi adquirida pela empresa chinesa Didi Chuxing (DiDi), ocasião em que passou a se chamar "99" e a admitir também carros de serviços (99, 2022).

[23] Tradução nossa de: "Digital economy "incorporates all economic activity reliant on, or significantly enhanced by the use of digital inputs, including digital technologies, digital infrastructure, digital services and data. It refers to all producers and consumers, including government, that are utilising these digital inputs in their economic activities" (OECD, 2020, p. 5)."

[24] As tecnologias da informação e comunicação incluem uma série de serviços tecnológicos, na qual se inserem a "*internet*, os dados, a computação em nuvem, *software* e *hardware*, entre outros" (ILO, 2021a, p. 33).

[25] As tentativas de nomear o atual momento da economia em que vivemos não se esgotam. A cada literatura que temos acesso, termos inéditos são utilizados. Até o momento, foram catalogadas as seguintes nomenclaturas:

A comunicação imediata, facilitada pelas tecnologias digitais, contribuiu para os processos de globalização, de expansão do capital financeiro e de reestruturação produtiva[26], ocorridos nos últimos 50 anos. Por sua vez, os modelos de negócios passaram por transformações, cada vez mais frequentes, em suas estruturas empresariais, reduzindo seus espaços físicos e priorizando a manutenção de ativos estratégicos, como método para o controle de custos e dos parâmetros de competitividade, diante das crises do sistema econômico capitalista.

O modelo toyotista, na forma do *just in time*, consolidou o modo de produção flexível e sob demanda, cujo formato organizacional descentralizado é estruturado a partir de redes de prestadores de mão de obra e de fornecedores de serviços e de produtos. O sociólogo espanhol Manuel Castells (1999, p. 566) descreve que esse foi um movimento da economia global, no qual a sociedade passou a se estruturar em redes, o que foi viabilizado graças ao desenvolvimento das TICs, acompanhadas do crescimento da *Internet*.

As plataformas digitais emergem, nesse contexto, fornecendo uma gama de facilidades que operacionalizam essa estrutura, a partir da transformação das atividades empresariais em modelos de negócios digitais estruturados em *softwares*, *hardwares* e, mais recentemente, em "nuvens"[27]. Dessarte, as plataformas possibilitam as configurações para que a economia digital se desenvolva desde setores tradicionais da economia - como o primeiro, o segundo e o terceiro setores – a novas atividades econômicas, como as plataformas de *crowdwork*[28] e a prestação de serviços desenvolvida nas redes sociais (ambas inseridas no terceiro setor)[29].

---

economia de/do compartilhamento (*sharing economy*), economia colaborativa, consumo colaborativo, economia dos bicos (*gig economy*), economia virtual, economia digital, economia em rede (*mesh economy*), economia sob demanda (*on-demand economy*), economia das plataformas e economia da viração. Em comum, todas tentam descrever a conjuntura socioeconômica que envolve modelos de negócios, mediados pela tecnologia, os quais trazem novos contornos às práticas sociais existentes.

[26] Transformações marcadas pela *Industria 4.0*, pelo sistema de produção inteligente e enxuta (*lean manufacturing*), pela metodologia ajustável do *just in time* e pelas técnicas de terceirização da mão de obra.

[27] A computação em nuvem (*cloud computing*) inclui o fornecimento de serviços de computação viabilizados pela *Internet* como "servidores, armazenamento, bancos de dados, rede, software, análise e inteligência" (Cf. MICROSOFT, 2021).

[28] As plataformas digitais de *crowdwork* reúnem uma multidão de trabalhadores, de forma *online*, para o desenvolvimento de tarefas específicas para uma pessoa ou empresa. Usualmente, ocorre a fragmentação das atividades em microtarefas, as quais são ofertadas a esses trabalhadores, como uma espécie de terceirização *online*. A *Amazon Mechanical Turk (MTurk)* é um dos maiores nomes na área. Também é muito comum encontrarmos essa modalidade de trabalho em plataformas digitais para mediação de conteúdo em redes sociais.

[29] Na atualidade, as redes sociais são uma importante forma de geração de valor. Cada interação gera uma gama de dados às empresas detentoras das plataformas – que são transformados em valor pelo processo de dataficação, pode gerar compensação financeira aos usuários, além de movimentar um mercado de marketing e propaganda em torno da venda online de produtos e serviços.

Como dito, as plataformas digitais se expandiram e se infiltraram em diversas práticas sociais e setores da vida. Para apresentar uma primeira definição do que são as plataformas digitais, trazemos o conceito elaborado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OECD, 2019, p. 21) como "serviço digital que facilita as interações entre dois ou mais distintos - mas interdependentes - conjuntos de usuários (empresas ou indivíduos) que interagem por meio do serviço via *Internet*[30]".

Abaixo, a figura 1 exemplifica a diversidade de serviços ofertados pelas plataformas digitais, confira-se:

Figura 1 – Modalidades de Plataformas Digitais[31]

Plataformas de mídia social	**Facebook** ∘ **Instagram** ∘ **TikTok** ∘ **Twitter**
Plataformas de pagamento eletrônico	**Cielo** ∘ **Mercado Pago** ∘ **PagSeguro** ∘ **PayPal** ∘ **PicPay**
Plataformas de financiamento coletivo (crowdfunding)	**APOIA.se** ∘ **Benfeitoria** ∘ **Catarse**
Plataformas de trabalho	● Plataformas de trabalho baseadas na web (on-line web-based): **Amazon Mechanical Turk** (microtrabalho)∘ **99Designs** (freelancer) ∘ **Doctoralia** (consulta médica) ● Plataformas de trabalho baseadas na localização (location-based): **99/ Uber/ Táxi Rio** (transporte de passageiros) ∘ **Ifood/ Rappi** (delivery) ∘ **Getninjas/ Parafuzo** (serviços domésticos) ∘ **Sitly** (serviços de cuidado) ∘ **Makeyou/ Singu** (serviços de beleza)
Plataformas Business-to-business (B2B)	**Amazon/ Mercado Livre/ Shopee/ Americanas** (vendas varejo e atacado) ∘ **Accesstage** (empréstimos financeiros e análises relacionadas) ∘ **Agro2Business** (mercado de agricultura e análises relacionadas)
Plataformas Híbridas	**Gojek** ∘ **Grab** ∘ **Jumia** (não estão disponíveis no Brasil)
Outras modalidades plataformas	**Airbnb** (plataforma peer to peer (P2P) de aluguel de bens imóveis) ∘ **OLX** (plataforma P2P de compre e venda/aluguel de bens móveis/imóveis) ∘ **Google** (plataforma de pesquisa) ∘ **Google Play Store/ Apple Store** (plataforma de venda de aplicativos) ∘ **Netflix** (plataforma de entretenimento) ∘ **Skype/ Zoom**

[30] Tradução nossa "online plataforma is a digital service that facilitates interactions between two or more distinct but interdependent sets of users (whether firms or individuals) who interact through the service via the Internet".
[31] Disponível em: <https://www.canva.com/design/DAFEAy0ATtY/Z-gUyiOSz95rBfNPA2V_KQ/edit>.

(plataforma de videoconferência)

Fonte: elaborado pela autora, a partir da categorização das plataformas digitais trazida no relatório da Organização Internacional do Trabalho (ILO, 2021a, p. 40) e adaptado para a realidade brasileira.

Como se nota, as plataformas digitais estão se tornando, cada vez mais frequente, a infraestrutura essencial para o desenvolvimento das interações econômicas e sociais. Inseridas no âmbito da economia digital, as empresas-plataformas lideram o crescente movimento global de reorganização produtiva e de trocas de mercado, mediados por suas infraestruturas digitais (ILO, 2021b, p. 22). Se antes elas eram vistas como novas arquiteturas tecnológicas, ainda pouco compreendidas dentro e fora da comunidade científica, hoje, as plataformas, por meio de suas estruturas digitais, já são consideradas importantes fontes de criação, captura e distribuição de valor (cf. ILO, 2021b), sobretudo, diante do estágio atual do capitalismo financeiro.

E mais, elas estão se tornando um modelo hegemônico de negócios (cf. SRNICEK, 2017), cujos impactos já atingem o cotidiano das pessoas, as configurações das cidades, a organização das empresas, a organização do trabalho e a independência dos governos.

O estudo da OIT (ILO, 2021b, p. 22) sobre a produção de valor pelas plataformas digitais de trabalho estima que, até 2025, mais de 30% da geração de valor global será produzida pelas plataformas digitais[32]. Dentro dessa perspectiva, a economia digital se projeta como o setor mais dinâmico e promissor da economia contemporânea, objeto de constante investimento e de inovações (SRNICEK, 2017, p. 10).

Para denominar o atual momento econômico, o professor de economia[33] Nick Srnicek (2017) utiliza o termo “Capitalismo de plataformas”, em seu livro homônimo, com vistas à descrição e à análise de nossa sociedade, que se encontra cada vez mais mediada pelas tecnologias digitais, pela extração e processamento de dados e pela dependência de infraestrutura digitais. Essa terminologia foi amplamente adotada na literatura especializada no tema.

Inclusive, a OIT (ILO, 2021b, p.06) utiliza a expressão para denominar a presente fase do “capitalismo digital caracterizado pela reorganização de todos os setores da economia por

[32] Por essa razão, não raro, denominam o momento atual da economia global como “economia de plataformas” ou “economia digital”, os quais, são muitas vezes utilizadas como sinônimos (cf. ILO).

[33] O canadense Nick Srnicek é professor de Economia Digital no Departamento de Humanidades Digitais do King's College London, no Reino Unido.

empresas de plataforma que alavancam o efeito de rede e utilizam os dados produzidos para obter vantagens econômicas de natureza monopolista”[34].

Nick Srnicek, precursor no uso da denominação, recorre à década de 1970 para compreender as transformações estruturais e o processo de crises do capital que assentaram as bases para a ascensão do capitalismo de plataformas.

A segunda metade dos anos 70 foi marcada pela crise econômica causada pela superprodução de produtos manufaturados – e, por outro lado, do subconsumo destes produtos -, a qual era apoiada no sistema de produção industrial fordista-taylorista, que vinha sendo desenvolvido desde o período pós-guerra. A gestão do trabalho, tradicionalmente utilizada no período, era caracterizada pela hierarquia dentro do corpo social da empresa e o salário por unidade de tempo[35].

Contudo, a superprodução, acompanhada do subconsumo, levou à desvalorização dos produtos manufaturados, impactando diretamente o setor e a manutenção do modelo de Estado de bem-estar social.

A crise econômica foi agravada pelas crises do petróleo - também ocorridas na mesma época – as quais contribuíram para elevação dos custos de produção e de distribuição de produtos. Esse período foi então marcado pela tentativa de reestruturação do capital – para buscar recuperar os níveis de acumulação anteriores[36]– ao passo que se tinha em curso uma crise econômica que ameaçava a estabilidade do modelo de Estado de bem-estar social.

Se por um lado o modelo de produção fordista-taylorista permitia uma produção em larga escala, por outro, o consumo de produtos manufaturados já não estava acompanhando mais o ritmo da superprodução. Assim, manter toda essa estrutura de produção também se tornava muito custoso, especialmente em um período marcado por crises: crise da superprodução de produtos manufaturados, crise do subconsumo, crise do petróleo, crise estrutural do capitalismo e, também, pela crise do modelo de bem-estar social.

---

[34] Tradução nossa do trecho: “Platform capitalism: The current phase of digital capitalism characterized by the reorganization of all sectors of economic activity by platform firms that leverage the network effect and data power for monopolistic business advantage”.

[35] Neste ponto, destaca-se a importância da reunião de trabalhadores no mesmo espaço físico para o desenvolvimento da identidade de classe e, por conseguinte, da consciência de classe e da mobilização de classe. Na atualidade, verifica-se o processo inverso em curso, que busca a individualização do trabalho, o isolamento do trabalhador e, por consequência, a fragmentação da classe trabalhadora.

[36] Como se verificava no capitalismo industrial, nos séculos XVIII e XIX.

Uma das saídas que foram adotadas no período foi desenvolver, paralelamente ao modo de produção fordista, o modelo toyotista e o sistema *just in time*. Essas novas técnicas de produção permitiam o ajuste da produção de acordo com a demanda pelo consumo, evitando-se, assim, os efeitos da superprodução (além de contribuir para a redução dos custos de produção). Esse regime de acumulação flexível (HARVEY, 2008, p. 140), apoiado na ideia da flexibilidade, marca a mudança da rigidez do modelo fordista-taylorista para o toyotismo. Assim como David Harvey (2008, p. 141) diagnosticou no clássico *A Condição pós-moderna*, essa flexibilidade foi penetrando nos "processos de trabalho", nos "mercados de trabalho", nas formas de produção dos produtos, nos "padrões de consumo", atingindo, inclusive, a subjetividade dos trabalhadores[37].

A década de 70 foi marcada, assim, pela transição nos modos de produção mais rígidos – como o fordista e o taylorista - para modelos que permitiam uma "acumulação flexível" – comum ao toyotismo. Por outro lado, a gestão do trabalho no modelo toyotista passou a exigir a polivalência de funções ao trabalhador e a intensificar os modos de controle sobre a qualidade do produto oriundo do trabalho. Isso pode ser verificado, por exemplo, na fixação da remuneração com base no atingimento de metas e/ou nos resultados obtidos (afastando-se do modelo de produção em linha de montagem, da remuneração por unidade de tempo e do controle hierárquico, muito presentes no fordismo). A terceirização das atividades empresariais passou a se tornar uma prática mais frequente também. Não raro, as empresas se organizavam em torno de uma rede de terceirizações, que variavam desde níveis locais à níveis globais (como ocorre nos dias de hoje).

Nessa conjuntura, "as normas, os hábitos e as atitudes culturais e políticas" (HARVEY, 2008, p. 140) também acompanharam essas mudanças, trazendo consigo novos valores assentados no individualismo, na competição interpessoal e no ideário do empreendedorismo. O cenário de crises trazido pelos anos setenta assentou os pilares para a ascensão do conservadorismo e do neoliberalismo no mundo, assim como no Brasil, enquanto uma tentativa de reestruturação do capital, diante do declínio do Estado de bem-estar social.

[37] O conceito sobre a noção de captura da subjetividade dos trabalhadores será desenvolvido adiante no item "A construção da narrativa do "empreendedorismo de si" como instrumento a favor da racionalidade neoliberal". Neste momento, busca-se a descrição das mudanças ocorridas nos anos 70 que contribuíram para o desenvolvimento de técnicas flexíveis de produção, de trabalho e de consumo, marcando a transição do "fordismo" para a denominada "acumulação flexível".

Dentro desse processo de reestruturação do capital, novas formas de extração de valor sobre o trabalho[38], sobre as matérias-primas foram criadas e aperfeiçoadas com o uso de novas tecnologias.

No centro desse cenário descrito, ressurgia o debate o sobre o fim da centralidade do trabalho (estudado pelo filósofo francês André Gorz e o sociólogo alemão Claus Offe) e o receio que o mito da automação completa da produção viesse a se concretizar – discursos que são reproduzidos até os dias de hoje, especialmente quando estudamos o tema da tecnologia e trabalho[39].

Acontece que, se observarmos historicamente como a automação da produção e dos processos de trabalho vêm sendo desenvolvida, estamos longe de uma sociedade sem trabalho. Ao revés, a diminuição de postos de trabalho, somado ao aumento populacional das últimas décadas, provoca a formação de um "exército de reserva" de trabalhadores disponíveis (desempregados, sub-remunerados e/ou na informalidade), o que desvaloriza a força de trabalho.

Na forma como o sistema de produção capitalista é organizado, a automação não acaba com o trabalho humano, mas promove a sua desvalorização. A teoria do valor desenvolvida por Karl Marx explica como as máquinas não geram mais valor porque a produção de valor vem da exploração da força de trabalho alheia. Nessa ótica, para manutenção do sistema, os seres humanos são necessários enquanto sujeitos que produzem valor e consomem produtos/serviços.

Assim, como não é possível "acabar" com o trabalho - por meio da automação -, hoje em dia, fala-se no seu oposto: a heteromação. Hamid Ekbia (2019), coautor do livro *Heteromation, and Other Stories of Computing and Capitalism*, em entrevista para o projeto *Digilabour*, esclarece que a heteromação fornece novas lógicas e novos mecanismos para extração de valor e acumulação de riqueza, a partir da interação da tecnologia com o trabalho humano:

> Enquanto na automação o objetivo é colocar os humanos fora do loop, na "heteromação", o objetivo é mantê-los no loop [...] Enquanto na automação, as máquinas fazem o que os humanos não fariam com facilidade, na heteromação é o contrário. Em outras palavras, os humanos estão fazendo muito do trabalho, enquanto as máquinas recebem o crédito (EKBIA, 2019).

[38] Como exemplo, citamos a implementação do Toyostismo, da *Walmartização* e, hoje, já falamos sobre a Plataformização do Trabalho (Uberização) e o *Bezosismo*. Todas são técnicas de organização do trabalho, que ocorrem paralelamente entre si e às técnicas anteriormente implementadas – como as já citadas *Tayloristas* e *Fordistas* - que objetivam a ampliação da extração de valor sobre a força de trabalho.

[39] Como exemplo, citamos a perspectiva que a Uber tinha de lançar em 2022, o serviço de transporte de passageiros em carros autônomos (CASTRO, 2022).

Apesar do desenvolvimento tecnológico que ampliaram a capacidade de produção e de fornecimento de serviços, no aspecto social, continuamos a ter uma sociedade de classes, em que se encontra a secular separação entre trabalhadores e proprietários dos donos de produção (cf. Marx).

A única diferença é que, diante das configurações atuais, a classe trabalhadora é "mais ampla, heterogênea, complexa e fragmentada do que o proletariado industrial" (ANTUNES, 2018). A "nova morfologia do trabalho" reúne mulheres, homens, crianças, jovens, adultos, idosos, brasileiros e imigrantes; trabalhadores formais e informais; trabalhadores rurais e urbanos; trabalhadores em tempo integral, parcial, temporários e intermitentes; trabalhadores bem remunerados e sub-remunerados; trabalhadores do 1º, 2 º e 3º setores; trabalhadores celetistas, terceirizados etc., em suma, reúne todas as pessoas que precisam vender sua força de trabalho como mercadoria em troca de uma remuneração. O professor Ricardo Antunes (2018). denomina essa totalidade de trabalhadores, em suas diferentes nuances, como a "classe-que-vive-do-trabalho".

Para retomarmos à análise proposta do contexto social, político e econômico que fundou as bases do capitalismo de plataformas, voltaremos para análise dos avanços tecnológicos dos anos 90, para, em seguida, analisarmos como se deu a reestruturação do capital financeiro, diante da crise econômica de 2008.

Nessa perspectiva, a década de 1990 se destacou pela expansão das tecnologias de telecomunicações e da *Internet*, formando as bases objetivas da chamada "Quarta Revolução Industrial"[40], que reconfigurou globalmente as formas de investir, produzir, trabalhar e consumir.

[40]A expressão Quarta Revolução Industrial, também denominada de Indústria 4.0, foi cunhada pelo economista alemão Klaus Schwab (2016, p. 20), fundador do Fórum Econômico Mundial, para denominar o estágio atual de automação dos processos produtivos. Iniciada na virada do século XXI, a Quarta Revolução Industrial é uma revolução digital, a qual traz consigo o aperfeiçoamento e a integração das tecnologias digitais ao mundo físico. Para Klaus Schwab (2016, p. 21), a Internet "mais ubíqua e móvel", a inteligência artificial e a "aprendizagem automática" caracterizam o momento em que vivemos. Contudo, a assinatura desta Revolução são as plataformas digitais, denominadas por Schwab de "plataformas globais", as quais estão promovendo profundas mudanças sociais e econômicas em todo o mundo. A origem da terminologia vem em referência às três revoluções industriais anteriores. Quando na primeira Revolução Industrial (1760-1840) foi marcada pela invenção da máquina a vapor, pela expansão das ferrovias e pela produção mecânica (cf. SCHWAB, 2016), período em que, a centralidade do trabalho estava em torno do trabalho fabril, das precárias condições de trabalho e de seus impactos ao operariado. As configurações do processo do trabalho à época permitiam a concentração no mesmo espaço físico – da fábrica - de todos os fatores de produção, inclusive da força de trabalho. A gestão do trabalho, por sua vez, era hierarquizada e diretamente controlada pelos grandes proprietários capitalistas, que detinham a concentração de riquezas provenientes do período mercantilista. Já na segunda Revolução Industrial (iniciada em 1850) foi ampliada a capacidade de produção, a partir do advento da eletricidade e do processo de produção em linhas de montagem (cf. SCHWAB, 2016). Novas técnicas de gestão do trabalho – do taylorismo e fordismo – contribuíram para redução do

As transformações tecnológicas transpassaram as fronteiras físicas dos países, contribuindo para o processo de globalização.

Juntamente com à abertura da Internet para uso entre particulares[41], as plataformas digitais surgem nesse ambiente de trocas descentralizadas e sem finalidade comercial, como apresentamos no início do capítulo. No entanto, essa filosofia passou a mudar quando os investidores – especialmente no Vale do Silício, nos Estados Unidos – começaram a enxergar nas plataformas digitais um modelo de negócio rentável.

Nick Srnicek (2017, p. 19-21) atribui à crise financeira de 2008 - iniciada como uma bolha imobiliária nos Estado Unidos (EUA), mas que trouxe, ao fim, repercussões em todo sistema financeiro global[42] - a ascensão do capitalismo de plataforma. Posto que, diante da crise econômica, em que se tinha o endividamento público dos países, as políticas de redução das taxas de juros contribuíram para que os investidores passassem a aplicar em empresas de tecnologias. Nesse período, as expectativas de crescimento e lucro eram maiores, comparadas ao retorno dos ativos financeiros tradicionais. A análise histórica mostra como o sistema econômico teria se voltado ao setor de coleta e tratamento de dados, como alternativa às crises enfrentadas pelos setores produtivos e financeiros. Assim, se teve o *boom* das empresas de tecnologias, cujo setor passou a receber muito investimento, e, com isso, a desenvolver novas tecnologias.

Um ponto que merece destaque é que a crise de 2008 desempenhou um papel vital na catalização do poder das empresas-plataformas, como demonstra a pesquisadora da Universidade de Glasgow (Reino Unido), Maha Rafi Atal. Apresentadas como uma esperança de saída da crise, estas empresas de tecnologia – que envolviam comunicação, análise, desenvolvimento de

---

tempo gasto no processo produtivo, para o aumento da produtividade e para redução do custo de produção. Nesse movimento de expansão, o capitalismo se consolida enquanto sistema econômico. E, por sua vez, vai aperfeiçoando as suas técnicas para manter os seus níveis de acumulação de renda e riqueza. Dentre essas técnicas, estão formas de extração de valor sobre o trabalho, sobre as matérias-primas e, também, a criação de novas tecnologias. A terceira Revolução Industrial, impulsionada pelo uso dos computadores, da Internet e das TICs, a partir da década de 1960, contribuiu para ampliar a produtividade do trabalho e a capacidade e otimização da produção à demanda do mercado. Nessa sequência, estaríamos vivenciando, então, a Quarta Revolução Industrial (SCHWAB, 2016, p. 20).

[41] A *Internet*, inicialmente denominada de *Arphanet*, foi desenvolvida para o uso restrito militar com objetivo de estabelecer a comunicação entre as bases militares americanas durante a Guerra Fria. Com o fim da guerra, o acesso à rede passou a ser disponibilizado à pesquisadores e professores de universidade americanas. Na Conferência da ONU de 1992 (ECO-92), o uso da *Internet* passou a ser cedido a jornalistas e organizações não-governamentais que participaram do evento (FAETEC, 2022). Somente em 1995, a infraestrutura foi oficialmente passada ao setor privado americano (SCHOLZ, 2016, p. 79) e hoje é uma das principais fontes de produção de valor em todo o mundo.

[42] À época, o governo americano passou a socorrer financeiramente os bancos privados no país, o que levou ao colapso das bolsas ao redor do mundo, porque os investidores, com receio na liquidez do mercado, passaram a resgatar suas aplicações.

hardware e *software* – se beneficiaram das condições econômicas da crise para atrair capital e ampliar as suas estruturas, por meio de aquisições e fusões entre as empresas e/ou entre suas linhas de serviços/produtos, formando empresas-plataformas (*platform companies*) (ATAL, 2020, p. 04). Ao final dessas aquisições e fusões, embora essas empresas-plataformas se apresentem como descentralizadas[43] - dentro do ideário livre e igualitário da *Internet* - elas reúnem capital, uma quantidade significativa de ativos financeiros e, consequentemente, poder – econômico e político – nas mãos de poucas companhias[44] (cf. ATAL, 2020).

A história da Uber ilustra o cenário descrito. A ideia para criação da empresa surgiu, em 2008, a partir de uma necessidade vivida pelo engenheiro canadense Garrett Camp[45] (co-fundador da Uber) que após se mudar para a cidade de São Francisco, nos Estados Unidos, passou a utilizar táxi como principal meio de transporte. Dentre os pontos que lhe causavam incômodo estavam as más condições de conservação dos veículos, a necessidade de entrar em contato com as centrais de táxi para realizar a solicitação, além da demora em conseguir um veículo e a incerteza sobre se o motorista estava a caminho (ISAAC, 2020, p. 69-73).

No livro, a *Guerra pela Uber,* Mike Issac (2020, p. 69-73) descreve que uma das formas vistas por Camp para burlar o sistema descrito foi passar a ligar para mais de uma central de táxi, por vez, para solicitar um táxi. O táxi que chegasse primeiro, ele embarcava. Tal comportamento, contudo, levou-o a ser banido pelas empresas de táxi na cidade, situação que lhe fez passar a contratar empresas de motoristas de particulares.

Em que pese a estória contada, a ideia da criação da plataforma digital só veio mesmo quando Garrett Camp estava assistindo ao filme *007: Cassino Royale* e viu que o protagonista acompanhava pelo aplicativo instalado em seu aparelho celular o percurso em que percorria com o carro. Contemporaneamente à época, eram lançados os primeiros celulares *Iphones* nos Estados Unidos, com conexão à *Internet*, sensores de movimento e *GPS*, cujas configurações lhe permitiam materializar o aplicativo idealizado (cf. ISAAC, 2020).

---

[43] Oliveira, Carelli e Silva (2020, p. 261) demonstram que o traço mais "marcante e inovador destas empresas 4.0 são seu perfil de organizações empresariais enxutas, guiadas pela máxima eficiência econômica. São empresas que constroem um imaginário em que elas não têm fábricas, insumos, matéria-prima, meios de produção, trabalhadores e, por conseguinte, sem estoque de bens produzidos ou lojas para vender sua produção. Trata-se de uma propaganda de uma empresa vazia, uma 'empresa nuvem'".

[44] Essa tendência monopolista também é diagnosticada nos estudos citados do Nick Srnicek e da OIT. Analisaremos, adiante, este efeito do capitalismo de plataforma, de forma mais aprofundada.

[45] À época, Camp acumulava a fortuna de 75 milhões de dólares, originária da criação da sua primeira startup StumbleUpon e da sua aquisição pelo eBay (ISAAC, 2020, p. 69-71)

Garrett Camp, então, compartilhou sua ideia com seus colegas da área do Vale do Sicílio até que atraiu a atenção de um deles: o controverso Travis Kalanick[46], que, futuramente, passaria a ser o cofundador e CEO da Uber.

Eles criam, assim, o *UberCab* - nome inicial da Uber, que numa tradição literal, significa Super Táxi – cujo objeto não era o táxi, mas o transporte de passageiros em veículos particulares de luxo (ISAAC, 2020, p. 78-79).

A primeira versão do UberCab, lançado na cidade norte americana de São Francisco, era muito diferente do serviço ofertado pela Uber hoje em dia. Mike Issac (2020, p. 89-91) narra em seu livro que o UberCab era uma página na internet (Ubercab.com), por meio da qual os usuários solicitavam um carro de luxo preto[47], cuja tarifa era 50% superior ao valor do táxi, mas, ao final, os clientes recebiam descontos de 10 a 20 % para utilizar em corridas futuras. Para angariar mais usuários, a empresa também adotou a estratégia de distribuir centenas de cartões de descontos promocionais e distribuí-los para influentes usuários (*influencers)* do *Twitter* na região do Vale do Silício[48].

O modelo de negócio atraiu tanta atenção que em 2009 – um ano depois da idealização do projeto por Garrett Camp – o *UberCab* já lançava seu aplicativo em São Francisco, já com planos de expansão da atividade nacional - de modo que, logo em seguida, o serviço chegou às cidades de Seattle, Nova York, Chicago, Washington D.C. e Los Angeles (ISAAC, 2020, p. 120) - e

[46] Travis Kalanick foi CEO da Uber durante 5 anos e, ao longo da sua gestão, é acusado de diversas denúncias que envolvem assédio moral e sexual, dispensas coletivas feitas arbitrariamente, violações de segredos empresariais, além do lobby feito com governantes em mais de 40 países, a fim de beneficiar a sua empresa, obstar as tentativas de regulação da atividade e acabar com os direitos dos trabalhadores (cf. DAVIES; GOODLEY; LAWRENCE; LEWIS; O'CARROLL, 2022). O jornal britânico *The Guardian,* em convênio com o Consórcio Internacional de Jornalistas Investigativo, promoveu uma série de reportagens denominada "Uber Files" que reúnem as denúncias sobre as práticas ilegais e as estratégias de atuação da Uber.

[47] Além da origem especializada na prestação de serviço em carros de luxo, outro ponto interessante da história da Uber, contada por Mike Isaac (2020, p. 122) é que no seu início, todos os motoristas "eram operadores de veículos licenciados e uniformizados, registrados em empresas de transportes locais". Se formos pensar no modelo semelhante existente no Brasil, poderíamos falar em uma espécie de terceirização. Isso mudou com a entrada da empresa-plataforma Lyft no mercado norte-americano, que "convidava qualquer um que tivesse um carro e uma carteira de habilitação a começar a dirigir para a empresa" (ISAAC, 2020, p.123). Para concorrer com a Lyft, a Uber criou as categorias de serviço para carros populares, hoje conhecidas no Brasil como: Uber X e Uber Comfort.

[48] Conforme a empresa ampliava o seu número de usuários (passageiros e motoristas) e se tornava mais popular, ganhava o apoio da população e alcançava maior poder político. Essa estratégia foi adotada em diversos países. No Brasil por exemplo, além das ações de marketing nas redes sociais a Uber lançou duas cartas abertas destinadas aos usuários da cidade do Rio de Janeiro, quando o poder público local tentou regulamentar a atividade. A "Segunda carta aberta para a cidade do Rio de janeiro" está disponível em: https://www.Uber.com/pt-BR/newsroom/segunda-carta-aberta-para-cidade-rio-de-janeiro/. Acesso em: 16 jan. 2023.

internacionalmente, iniciando suas atividades em Paris, em 2011, e expandindo rapidamente para outros países, como o Brasil (cf. UBER, 2023).

A *UberCarb*, contudo, mudou de nome, passando a se chamar a conhecida Uber. Isso aconteceu porque a empresa recebeu uma ordem de cessação das atividades, expedida pela cidade de São Francisco (EUA), onde surgiu, por violação à regulamentação do transporte. As multas por cada infração poderiam chegar até 5 mil dólares por viagem e os dirigentes da empresa também poderiam ser presos, em caso de descumprimento. A estratégia encontrada pela empresa foi retirar a palavra *Cab* (táxi, em inglês) de seu nome, evitando assim a relação com o serviço de táxi e, consequentemente, com as normas regulamentadoras da atividade[49] (cf. ISAAC, 2020, p. 94-95). E assim a Uber vem construindo, ao longo dos anos, a narrativa transnacional de ser uma empresa que presta serviços na área da tecnologia, com vistas a se esquivar dos marcos legais incidentes sobre a atividade de transporte particular de pessoas e das normas trabalhistas e previdenciárias dos diversos países em que atua.

Inspirados no modelo de negócios incipiente da Uber, diversas empresas foram sendo criadas com arrimo nas infraestruturas das plataformas digitais.

No Brasil não foi diferente. A Uber iniciou suas atividades em nosso território nacional em 2014[50], mais especificamente na cidade do Rio de Janeiro, quando esta era a sede da Copa do Mundo.

Nesse período, já existia no ramo de mobilidade urbana a empresa brasileira 99 Táxis. Fundada em 2012, por três estudantes da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP)[51], com o investimento inicial de 50 mil reais, a 99 foi a primeira empresa-plataforma nacional voltada para o serviço de táxi. Cinco anos depois, ela se tornou o primeiro "unicórnio"[52] nacional, sendo avaliada em um bilhão de dólares.

Nessa época, em 2017, ela foi adquirida pela empresa chinesa DiDi Chuxing (DiDi)[53], gerando uma fortuna milionária aos seus criadores - igualmente ao que aconteceu com Garrett

[49] Nos Estados Unidos, por exemplo, uma licença de táxi pode chegar à meio milhão de dólares por ano (ISAAC, 2020, p. 79).
[50] Hoje já somam mais de 500 cidades brasileiras que possuem o serviço (UBER, 2020).
[51] À época, a ideia de desenvolver a plataforma veio do estudante Ariel Lambrecht. em viagem de férias à Alemanha, quando teve o primeiro contato com aplicativos de celular de mobilidade urbana (MANZONI JR.; LOUREIRO, 2018)
[52] Termo utilizado no âmbito empresarial e das empresas tecnologias para denominar empresas emergentes (também chamadas de *startups*) quando elas alcançam o valor de mercado de 1 bilhão de dólares ou mais.
[53]Na linguagem coloquial, o nome DiDi vem da onomatopeia chinesa para a buzina de um veículo, semelhante à expressão "bi-bi" em português (ISAAC, 2020, P.85).

Camp e Travis Kalanick, com a Uber. Com a aquisição, a 99 Táxis passou a se chamar 99 e a admitir também carros de serviços (99, 2022).

Um dado interessante é que a DiDi também foi criada em 2012 (assim como a 99), sendo a maior empresa de transporte de passageiros na China, apoiada, inclusive, pelo governo chinês. Além disso, à época, a Uber tentou disputar o mercado chinês com o DiDi, chegando a gastar de 40 a 50 milhões de dólares por semana em subsídios para "convencer os passageiros e motoristas [chineses] a trocar o DiDi pelo Uber" (ISAAC, 2020, p. 186). No fim, a Uber não conseguiu se consolidar no mercado chinês, encerrando as suas atividades no país.

Hoje em dia, a DiDi detém cerca de 15% do capital da Uber (Cf. CARELLI; SEFERIAN, 2019) e a Uber detém cerca de 12,8% do capital da empresa chinesa (UBER, 2021). Ademais, hoje[54], a Uber e a 99 (DiDi) são as principais empresas-plataformas de mobilidade em exercício na cidade do Rio Janeiro e no Brasil.

Um ponto que merece atenção é que a influência dessas empresas – e, consequentemente, o poder político - está justamente na sua tendência monopolista de setores econômicos, seja pela aquisição de plataformas menores, seja por impossibilitar economicamente a concorrência, diante dos baixos preços ofertados, como vimos ao analisar as trajetórias da Uber e da 99 (DiDi).

Essa disposição monopolista dos modelos de negócios em plataformas digitais (impulsionada pelo capital de risco) é verificada nas principais plataformas no mercado e contribui para que essas empresas-plataformas – verdadeiras corporações – imponham as suas regras, os seus preços, assim como as suas condições de trabalho (Cf. ATAL; SCHMIDT; SRNICEK).

Ludmila Costhek Abilio, Henrique Amorim e Rafael Grohmann (2021, p. 34) acertadamente identificam que as plataformas digitais atuam como "um dos vetores mundiais das formas contemporâneas de centralização de capitais e dispersão controlada do trabalho", porque, por meio de suas infraestruturas digitais algoritmicamente programadas, firmam um processo de informalização do trabalho, se utilizando de "novas formas de terceirização e de transferência de riscos e custos", como será adiante demonstrado.

É dentro desse contexto da "globalização das cadeias produtivas, as formas toyotistas de organização do trabalho e novos arranjos produtivos" (ABILIO; AMORIM; GROHMANN 2021,

[54] Após a saída da aquisição da Easy Taxi pela empresa espanhola Cabify e o encerramento das atividades desta no país em 2021 (PADILLA, 2021).

p. 33) que ascende o capitalismo de plataforma, firmado em torno da "dispersão do trabalho" e da "centralização do controle" sobre o trabalho e a pessoa do trabalhador.

No que tange aos governos, nos últimos anos, foi observada a influência política destas empresas-plataformas, por todo o mundo, para obstar as tentativas de regulação de suas atividades, sobretudo no que tange às matérias de proteção social, trabalhista e fiscal.

Na sociedade civil, as plataformas digitais investem em massa em estratégias de *marketing* e propagandas - alcançando diversos espaços de sociabilidade como redes sociais, *outdoors*, rádios, canais de televisão, dentre outros - para atrair cada vez mais usuários. Dentre essas estratégias, são reafirmados os valores neoliberais de liberdade, "empreendedorismo de si mesmo" e de sucesso[55], muitas vezes se utilizando de importantes pautas identitárias[56] ou da deficiência no fornecimento de serviços públicos[57], para ratificar a necessidade dos usuários pelos seus produtos e serviços e demonstrar a hegemonia na área.

Como visto na literatura especializada no tema, a economia digital vem se transformando em um dos setores mais dinâmicos da economia contemporânea. Enquanto as plataformas digitais se apresentam como a representação da eficiência econômica e modernidade, também legitimam o capitalismo de maneira ampla, impondo novas configurações aos mercados, às formas de produção, à circulação de capital, aos governos e ao trabalho.

Ainda que se observe o uso de modernas tecnologias para criação de novos modelos de negócios - como vimos com a Uber e a 99 - podemos identificar que essas empresas-plataformas estão apoiadas em uma estrutura secular que é o sistema capitalista e o seu modo de produção pautado na exploração do trabalho alheio.

Quando analisamos a atuação das plataformas digitais no sul global, especialmente no Brasil, esse panorama se torna muito mais desafiador. Isso porque o mercado de trabalho brasileiro é estruturalmente marcado pelo desemprego, pela informalização, pela baixa

---

[55] A página inicial da Uber apresenta a seguinte chamada "Dirija e ganhe: Ofereça viagens pela plataforma com a maior rede de usuários ativos". Disponível em: https://www.Uber.com/br/pt-br/. Acesso em 10 jun. 2022.

[56] No "Guia da Comunidade 99", a "primeira regra" para o uso da plataforma é o Respeito: "na nossa comunidade as pessoas se respeitam. Nos colocamos no lugar da outra pessoa e pensamos como ela gostaria de ser tratada. Aqui há espaço para as diferenças de raça, gênero, religião, orientação sexual, identidade de gênero, idade, classe social, local de moradia, entre outras". O referido guia está disponível em: https://www.guiadacomunidade99.com.br/1-respeito/. Acesso em 10 jun. 2022.

[57] É o caso, por exemplo, da pesquisa encomendada pela Uber, que apontava "Datafolha: 96% dos cariocas querem Uber na cidade", quando, em 2016, se discutia a regulação local da atividade. A referida pesquisa está disponível em: https://www.Uber.com/pt-BR/newsroom/datafolha-96-dos-cariocas-querem-Uber-na-cidade/. Acesso em 10 jun. 2022.

qualificação e pela precariedade[58]. A par dos dados oficiais, no cotidiano brasileiro, registra-se a alta rotatividade do mercado de trabalho, o trânsito entre vínculos de trabalho formal e informal, assim como a cumulação de mais de uma forma de trabalho – seja formal ou informal, seja lícita ou não. Não à toa, o termo "economia de bicos" é frequentemente utilizado para denominar esta realidade que beira a necessidade de sobrevivência dos trabalhadores brasileiros.

Ludmila Abílio (2017) descreve, com a riqueza de detalhes que lhe é própria, o que seria esta "subsunção real da viração", presente na economia estruturada em se fazer bicos e marcada pela necessidade do trabalhador em "se virar":

> Hoje motoboy-celetista e entregador de pizza, amanhã motofretista-MEI, ontem montador em fábrica de sapatos, manobrista, pizzaiolo, feirante, funileiro, funcionário de lava-rápido. Motogirl hoje, antes diarista, copeira, coordenadora de clínica para viciados em drogas. Motofretista, serralheiro, repositor de mercadorias; confeiteiro e também ajudante de pedreiro. Proprietário de loja de bebidas, trabalhador na roça, funcionário do Banco do Brasil e hoje motofretista autônomo. Motoboy hoje, antes faxineiro, porteiro e cobrador de ônibus.

Neste cenário descrito, marcado por necessidades materiais individuais[59], as plataformas digitais de trabalho se expandem ofertando, à primeira vista, um modo de ganho imediato de renda para pessoas que estão neste cenário de informalidade e desemprego. Contudo, a partir do manejo da tecnologia presente nas infraestruturas digitais - algoritmicamente programadas por outros humanos – identificamos tentativas de obscurecimento da extração de lucro e mais valia, no âmbito da oferta de serviços via plataformas digitais.

Ideologicamente fetichizado, o capitalismo de plataformas se distancia dos valores comunitários que assentavam a criação das primeiras plataformas digitais. Se no início dos anos 2000 buscava-se um modelo de negócios alternativo, hoje, com o domínio capitalista da *Internet* – altamente lucrativo aos seus criadores -, a promessa das plataformas digitais em promover a economia solidária não aparenta ser o seu objetivo principal (cf. ILO, 2021b).

Diante das atuais configurações, o que se nota é o processo em curso, que se aproveita do misticismo presente na tecnologia para legitimar técnicas exploratórias do trabalho alheio, a partir da desregulamentação das relações sociais, do isolamento do trabalhador em tarefas

---

[58] De acordo com IBGE, a taxa de desemprego do trimestre de dezembro/2021 a fevereiro/2022 foi de 11,2%, equivalente a 12 milhões de pessoas desempregadas. A taxa de informalidade registrada no período foi de 40,2% da população ocupada, o equivalente a 38,3 milhões de trabalhadores informais (IBGE, 2022).

[59] Este cenário de crise já estava presente à época de ingresso da Uber no Brasil, tendo sido agravado pela Pandemia de Covid-19 e pelos retrocessos sociais vivenciados pelo país nos últimos anos. Hoje, no Brasil, mais de 33 milhões de brasileiros "passam fome todo dia", sendo que "mais da metade da população do país (58,7%) está em insegurança alimentar" (MAIS, 2022).

fragmentadas, da redução dos custos e das responsabilidades sociais corporativas, em favor da acumulação de valor para empresas que detém e administram globalmente estas plataformas digitais.

Assim, o movimento de plataformização, promovido pelos modelos tradicionais de plataformas de trabalho, provoca uma reorganização sistêmica do mercado de trabalho ao: i) concentrar nas mãos de pequenos grupos de pessoas a riqueza expropriada do trabalho em plataformas digitais, por meio do uso de dados sofisticados, combinado com inteligência artificial; ii) formar um exército de trabalhadores disponíveis às empresas-plataformas que controlam as cadeias de valor a nível regional, como também global; iii) realizar a expropriação de dados extraídos gratuitamente do trabalho prestado (com ou sem o conhecimento do trabalhador) e ao usar esses dados para o aperfeiçoamento das suas infraestruturas digitais, para controle do monopólio da atividade e também para criação de valor em cima desses dados (por meio da venda dessas informações para outras empresas) (ILO, 2021b, p. 22).

Antes de avançarmos na análise do tema, trataremos adiante, para fins metodológicos, as definições chaves do que são as plataformas digitais, para, então, analisarmos como funciona os modelos de negócios estruturados em plataformas digitais, tendo como ênfase aqueles que utilizam o trabalho sob demanda.

1.2 As modalidades de plataformas digitais de trabalho

Ao longo dos tópicos anteriores, trouxemos definições iniciais sobre o que são as plataformas digitais. Neste momento, iremos delimitar o conceito de plataformas digitais de trabalho que irá nortear o presente estudo.

Iniciaremos com a noção de que as plataformas digitais são infraestruturas que proporcionam a interação digital entre os seus usuários. Esse conceito foi elaborado pelo pesquisador Nick Srnicek e vem sendo amplamente adotado pela literatura especializada no tema, inclusive pela Organização Internacional do Trabalho.

De modo geral, as plataformas servem como espaços digitais que reúnem diferentes usuários, como “clientes, anunciantes, prestadores de serviços, produtores, fornecedores e objetos

físicos", assim como permitem que os usuários "construam seus próprios produtos, serviços ou *marketplaces*" (SRNICEK, 2017, p. 30).

As plataformas digitais organizam a prestação do serviço digital a partir de um elemento central: a *Internet*[60]. Sinteticamente, as plataformas digitais fornecem no espaço digital comum a infraestrutura necessária para o desenvolvimento de atividades (com fins econômicos[61] ou não) entre os seus usuários. Dentro dessa infraestrutura, há uma gama de facilidades e serviços fornecidos a depender do tipo de plataforma digital, como já demonstrado nos tópicos anteriores.

Vale esclarecer que as plataformas digitais, por sua vez, não se confundem com os aplicativos[62]. Enquanto as plataformas digitais fornecem toda a infraestrutura digital, organizada em rede, para operacionalização da atividade econômica. Os aplicativos são os *softwares*, isto é, os programas instalados, por exemplo, em aparelhos celulares, por meio dos quais é feita a comunicação da empresa-plataforma com os consumidores e os trabalhadores (como no caso de uma plataforma de transporte particular). É por meio da interface do aplicativo que a comunicação é estabelecida entre os atores e, com isso, são desenvolvidas digitalmente as atividades das empresas-plataformas.

As plataformas digitais também não são sinônimos de algoritmos. Os professores Rodrigo de Lacerda Carelli e Murilo Carvalho Sampaio Oliveira (2021, p. 42), didaticamente, elucidam que o algoritmo "nada mais é que uma sequência de instruções para a solução de um problema". Assim, é por meio da criação humana dessa "sequência de instruções" que serão programados os modos pelo quais as atividades serão desenvolvidas nas plataformas digitais.

Quando falamos das plataformas digitais de trabalho, por exemplo, é por meio da configuração dos algoritmos – definida pelos proprietários dessas empresas-plataformas – que será determinada a forma, o local, o valor, a frequência e a duração do trabalho a ser desenvolvido. Esses algoritmos "funcionam à base da extração e mineração de dados" (CARELLI; OLIVEIRA, 2021, p. 45) produzidos a partir do uso das plataformas pelos trabalhadores e pelos tomadores do serviço prestado.

---

[60] Como vimos na definição trazida pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico citada anteriormente.

[61] Nesse ponto, é preciso esclarecer que estamos nos referindo às plataformas digitais que são construídas e organizadas para obtenção de valor, como o modelo da plataforma da Uber e da 99, as quais se utilizam do trabalho sob demanda.

[62] Muito embora, no cotidiano, seja comum ouvir expressões como "motorista de aplicativo" e "entregador de aplicativo".

Por sua vez, as plataformas digitais de trabalho[63] são infraestruturas digitais que possibilitam a interação entre grupos "tendo como objeto principal o trabalho intensivo, sempre considerando como plataforma não a natureza do serviço prestado pela empresa, mas sim o método, exclusivo ou conjugado, para a realização do negócio empresarial" (CARELLI; OLIVEIRA, 2021, p. 70).

Desse modo, as plataformas digitais são um método, isto é, uma forma de organização empresarial, que não é mais tão nova e que, em breve, se tornará onipresente (cf. CARELLI; OLIVEIRA, 2021), diante do processo de digitalização dos modos de vida.

Enquanto um método, a plataforma digital não é a atividade principal da empresa-plataforma e muito menos um setor econômico.

Rodrigo Carelli e Murilo Oliveira (2021, p. 72) demonstram que as plataformas digitais, enquanto infraestruturas digitais, não passam de tecnologias que assentam as:

> [...] condições para a implementação da forma de negócio dessas empresas, a qual permitirá que realizem sua atividade econômica, utilizando-se da tecnologia digital e dos meios atuais disponíveis de telecomunicação para instituição, de forma pura ou parcial, de um modelo de *marketplace* ou mercado, no qual agentes interagem para realização de negócios".

Em outras palavras, as plataformas digitais são o meio e não a atividade principal das empresas-plataformas.

Isso significa dizer que uma empresa de transporte individual de passageiros não é uma empresa de tecnologia (embora essa seja a narrativa defendida por estas empresas para se esquivar dos marcos regulatórios), mas uma empresa cuja atividade principal é o transporte de pessoas[64]. Ou seja, a Uber e a 99 não são empresas de tecnologia, mas empresas que se utilizam da tecnologia – sendo uma delas, a plataforma digital – para a prestação do serviço de transporte.

Bom, mas e o caso da plataforma digital da Taxi.Rio Cidades? Essa é a pergunta que o presente estudo objetiva responder ao longo dos próximos capítulos, a partir da comparação do

---

[63] Um ponto interessante trazido pelos professores Rodrigo Carelli e Murilo Oliveira é a compreensão de que o modelo de organização empresarial em formato de plataformas é antecedente à economia digital, sendo uma técnica de organização similar ao de uma feira ou ao de shopping center, por exemplo. Em todos esses modelos, os autores apresentam que há uma organização central, por meio do fornecimento de uma infraestrutura (que engloba uma gama de serviços como limpeza, segurança, propaganda etc.), que reúne pessoas e objetos em um espaço comum para celebração de negócios. Nesses exemplos citados, a reunião de pessoas, produtos e serviços se desenvolve materialmente em um espaço físico. O diferencial das plataformas digitais é o desenvolvimento dessas relações no âmbito digital (CARELLI; OLIVEIRA, 2021, p. 49-50).

[64] Nas palavras dos professores: "são plataformas específicas, que prestam e garantem determinado serviço" (CARELLI; OLIVEIRA, 2021, p. 56).

modelo de negócios trazido pelas empresas Uber e 99 e a plataforma pública criada pela prefeitura do Rio de Janeiro.

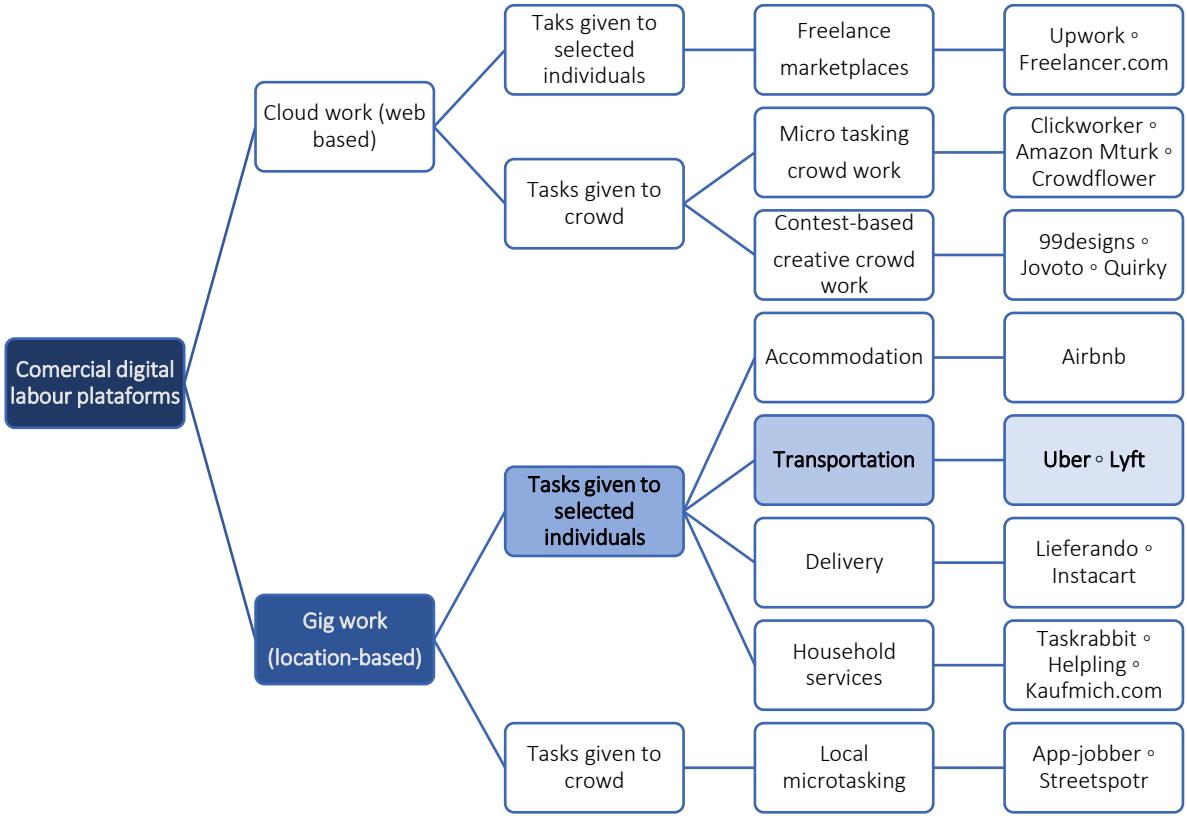
A partir das definições iniciais, analisaremos as modalidades de plataformas digitais de trabalho, para então delimitarmos o conceito das plataformas que oferecem o serviço de transporte de passageiros.

Nesse ponto, é fundamental esclarecer que existem diferentes modalidades de plataformas digitais que oferecem postos de trabalho e que as classificações assumem diferentes formas a partir da análise de cada autor(a).

Não obstante a taxonomia observada nos estudos dos autores estrangeiros (Valerio De Stefano e Antonio Aloisi, Nick Srnicek, Juliet Schor, Tom Slee, Mark Graham e Trebor Scholz) e nacionais (Ricardo Antunes, Rodrigo Carelli, Murilo Oliveira, Ludmila Abílio, Rafael Grohmann e Vitor Felgueiras), referenciais teóricos no tema, para fins deste trabalho, utilizaremos a classificação trazida pelo professor alemão, da Universidade de Ciências Aplicadas de Dresden, Florian A. Schmidt[65]:

Figura 2 – Classificação das plataformas digitais de trabalho por Florian Schmidt

[65] A escolha por esta forma bipartite de classificação foi motivada pela sua didática em ilustrar o trabalho sob demanda, na qual se inserem as plataformas de transporte individual de passageiros. Ela também é adotada nos relatórios publicados da OIT.



Fonte: SCHMIDT, 2017, p. 7.

A taxonomia sugerida por Florian Schmidt (2017, p. 7) estabelece a divisão inicial entre: i) "plataformas digitais baseadas na *web"* (denominadas de *cloud work*); ii) "plataformas baseadas da localização" (*gig work*).

Nas "plataformas baseadas na web", a tarefa não depende da localização do trabalhador, pois ela é feita remotamente pela *Internet*. A tarefa pode ainda ser designada a um trabalhador específico (como no caso do trabalho *freelancer*) ou pode ser dividida entre uma multidão de trabalhadores (nesta hipótese, temos o trabalho denominado de *crowdwork*).[66] Estas modalidades de trabalho digital não serão objeto deste estudo.

O que estamos abordando aqui é a segunda categoria trazida por Florian Schmidt: as plataformas de trabalho "baseadas na localização do trabalhador".

[66] As tarefas desenvolvidas nas plataformas de *crowdwork* se assemelham a uma forma de terceirização online de serviços, podendo abranger uma variedade de atividades de natureza criativa, intelectual, burocrática como também de ordem repetitiva. A remuneração do trabalhador pode se dar por tarefa desenvolvida ou por hora de trabalho.

Florian Schmidt denomina estas plataformas de *gig work*, mas na literatura especializada no tema encontramos com mais frequência a utilização da expressão "trabalho sob demanda", a qual adotaremos neste estudo.

Nas plataformas de trabalho sob demanda, o desenvolvimento da tarefa designada ocorre de forma física, demandando do trabalhador uma localização específica. São os casos, por exemplo, das plataformas digitais que ofertam serviços de transportes particular de passageiros, as quais exigem que o motorista esteja fisicamente numa localização específica para buscar o passageiro e transportá-lo ao local designado.

Como se nota, essa modalidade de plataforma envolve o trabalho de natureza manual, pois ainda que a oferta da tarefa ocorra digitalmente por meio da plataforma e o trabalhador a aceite digitalmente, a sua execução é feita de forma pessoal e presencial.

No Brasil, há diversas plataformas de trabalho sob demanda, envolvendo diferentes atividades profissionais[67]. Temos a oferta de serviços domésticos (como Getninjas, Diaríssima, Triider, Parafuzo etc.), de serviços de cuidado (como Sitly, Hugs etc.), de serviços de beleza (como Singu, Makeyou, Easylook, Pinha etc.), além de outros tipos de serviços, como profissões tradicionais como a advocacia (como JusBrasil, Correspondente Migalhas, DOC9, AdvBox, Jurídico Certo, Apoio Forense etc) e a medicina (como DocWay, DrApp, Iubem etc.).

Mas, sem dúvidas, atualmente no país, as plataformas digitais mais conhecidas são as de transporte de passageiros (Uber, 99 etc.) e de produtos e mercadorias (Ifood, Rappi, Uber Eats etc.), uma vez que elas foram as precursoras do movimento de "plataformização do trabalho no Brasil"[68].

Assim, a plataformização do trabalho (ou o trabalho em plataformas digitais) advém de novas formas de organização empresarial centralizadas no uso da infraestrutura digital das plataformas, que, conectadas à *internet*, organizam em rede a oferta e a demanda do trabalho, definindo, inclusive, a precificação, o modo e as condições de trabalho.

---

[67] Este modelo de negócio é altamente adaptável aos diferentes tipos de atividades econômicas e profissões. Hoje, esses empreendimentos atingem profissões como motoristas, entregadores, caminhoneiros, esteticistas, operários da construção civil, trabalhadores do setor de limpeza, babás, manicures, advogados, médicos, professores, dentre outras categorias (cf. ABÍLIO, 2020, p. 115).

[68] Não à toa, muitas vezes, é utilizado o termo "Uberização do trabalho" enquanto sinônimo do trabalho em plataformas digitais. Neste trabalho, daremos preferência ao termo "plataformização do trabalho" para se referir ao movimento de expansão das plataformas digitais e as suas implicações no mundo do trabalho, que vão além da infraestrutura digital criada pela empresa-plataforma Uber e atinge diferentes atividades econômicas, como exemplificado acima.

Neste tópico, ilustramos como as plataformas digitais de transporte de passageiros são uma plataforma de trabalho sob demanda, cuja atividade principal das empresas que detém a propriedade dessa infraestrutura digital não é a tecnologia empregada, mas a prestação da atividade-fim consistente no serviço de transporte particular de pessoas. Nesse movimento observado de "plataformização do trabalho", as plataformas digitais estão se tornando uma infraestrutura essencial para as interações sociais e econômicas (cf. ATAL, 2020; ILO, 2021a; 2021b; SLEE, 2017; SRNICEK, 2017) ao passo em que implementam um modelo de organização empresarial (cf. ANTUNES, 2018; 2020; ABÍLIO, 2017; 2020; CARELLI, OLIVEIRA, 2021).

Analisaremos adiante quais são as técnicas atualmente utilizadas na gestão do trabalho no modelo de negócios digitalmente organizado pelas empresas-plataformas.

1.3 As configurações do trabalho sob demanda nas plataformas digitais de transporte particular de passageiros

O fenômeno da "plataformização do trabalho", também chamado de "Uberização", é permeado por uma construção de narrativas, dentre as quais destacamos a narrativa do "empreendedorismo de si", que tem como palavras-chaves: a autonomia e a liberdade.

A autonomia se apresenta como oposto da relação de emprego[69]. Tradicionalmente, as relações de trabalho de autônomas se diferem das relações de emprego em dois aspectos: pessoalidade e subordinação (cf. GODINHO, 2019).

No que tange à pessoalidade, a contratação de um trabalhador autônomo pode se dar de diversas formas. A depender do que for pactuado, o trabalhador autônomo pode ser contratado como pessoa física ou pessoa jurídica, pode prestar o seu serviço a um cliente (quando se tem contrato com cláusula de exclusividade) ou a uma clientela; pode se fazer substituir por outra pessoa (cláusula de fungibilidade) ou não, dentre outros aspectos. É o caso clássico do taxista permissionário, por exemplo.

[69] Conforme artigo 3º da CLT, as relações de emprego são caracterizadas por cinco elementos: pessoa física, pessoalidade, subordinação, onerosidade e habitualidade (BRASIL, 1943).

Além da ausência de pessoalidade, a relação de trabalho autônoma não possui subordinação. Significa dizer que é o trabalhador quem vai dirigir e executar a atividade-fim. Se pensarmos na profissão do taxista permissionário, por exemplo, embora o poder local regule alguns aspectos da atividade profissional – como a exigência de autorização outorgada pela Secretaria Municipal de Transportes, valor da tarifa, o ano do carro etc. – o motorista possui autonomia para escolher o carro em que vai trabalhar, para selecionar os clientes que vai atender, para gerenciar o tratamento que vai oferecer, o número de corridas que vai realizar, a jornada de trabalho que irá cumprir, dentre outros detalhes.

Não podemos esquecer, contudo, que junto com a autonomia do trabalhador na direção e execução dos serviços, vêm também as responsabilidades, os custos e os riscos envolvidos na atividade.

O que vem acontecendo nesse contexto da "plataformização" é que as empresas utilizam dessa "aparência de liberdade" do trabalho autônomo – dada a ausência dos elementos da pessoalidade e da subordinação – para defender que os motoristas não são empregados, mas empreendedores-de-si-mesmo.

A construção dessa narrativa é perigosa porque se utiliza de elementos ideológicos para realizar a contraposição de valores que são importantes para a ordem social. Analisaremos a seguir como foi construída essa narrativa em torno das noções de autonomia e liberdade, para, depois, nos debruçarmos sobre os aspectos das relações de trabalho nas plataformas digitais.

1.3.1 A construção da narrativa do "empreendedorismo de si" como instrumento a favor da racionalidade neoliberal

Analisamos acima como o desenvolvimento do capitalismo de plataformas acompanhou o movimento de organização do trabalho em novos arranjos produtivos que se orientam em torno

da ideia de flexibilidade. Flexibilidade esta, que, comumente, se confunde com a noção de liberdade, tão presente no discurso neoliberal[70] (cf. DARDOT; LAVAL, 2016).

A partir da construção de uma narrativa própria, as empresas-plataformas atraem os atores sociais – usuários e motoristas – a utilizarem os serviços oferecidos pelas suas infraestruturas digitais, ao tempo em que se intitulam apenas como "intermediárias" (que seria responsável somente pelo serviço de tecnologia).

É interessante notar que as plataformas digitais assumem diferentes feições para cada usuário que as utiliza, como bem esclarece a pesquisadora Maha Rafi Atal (2020, p. 12).

Se observarmos as plataformas de transporte individual de passageiros perceberemos que elas se apresentam para os consumidores finais do serviço de transporte ofertado como uma relação de consumo. Para os pesquisadores de mercado - que compram a base de dados produzida a partir do uso da plataforma[71] - já é possível identificar uma relação regida pelas leis civis e empresariais. Para os motoristas que realizam as corridas ofertadas, podemos identificar uma relação de trabalho, como será adiante demonstrado.

Essa "atuação multisetorial" das empresas-plataformas aumenta a sua rentabilidade, uma vez que essas "múltiplas faces" apresentadas permitem com que elas ofertem diferentes serviços para cada tipo de usuário (cf. ATAL, 2020). Mas o poder substancial presente nesse "status multisetorial" está na dubiedade criada sobre o que e para quem estas empresas realmente vendem os seus serviços (ATAL, 2020, p. 05). A atuação multisetorial coloca as empresas-plataformas numa espécie de "zona cinzenta" dos marcos regulatórios, o que dificulta o seu enquadramento em único setor e, consequentemente, a fiscalização pelo Poder Público.

Quando olhamos essa questão, tendo em vista a posição ocupada nessa relação pelos motoristas, verificamos que, por detrás das transformações tecnológicas e da promessa de rápido retorno econômico, as plataformas digitais se apoiam no discurso do "empreendedorismo de si" e na "racionalidade neoliberal" (cf. DARDOT; LAVAL, 2016) – em torno da promoção dos valores de liberdade e de autonomia – para promover os seus produtos e serviços, ao tempo em que se esquivam das obrigações previdenciárias e trabalhistas.

---

[70] O neoliberalismo não se trata apenas de uma ideologia, um tipo de política econômica, mas um sistema normativo que "ampliou sua influência ao mundo inteiro, estendendo a lógica do capital a todas as relações sociais e a todas as esferas da vida" (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 7).

[71] Atal (2020) denomina esses destinatários da base de dados sobre os padrões de tráfego e das viagens formada pelo uso das plataformas digitais pelos demais usuários de "*market researchers licensing Uber's database of traffic and travel patterns".*

Essa “racionalidade neoliberal” está presente quando empresas-plataformas apostam no uso da terminologia “motorista de aplicativo parceiro” para denominar a massa de trabalhadores que laboram para estas empresas.

“Motorista de aplicativo”, pois a expressão contribui para criação do ideário de que a pessoa labora para um aplicativo e não para uma empresa proprietária da plataforma digital, principal meio de produção da atividade econômica.

“Parceiro”, pois reforça a condição de que a estes motoristas são negados pelas empresas-plataformas qualquer aparência da relação de emprego e, consequentemente, os direitos sociais assegurados constitucionalmente.

A etimologia da palavra “parceiro”, enquanto substantivo masculino, remete à noção de alguém que está reunido com outrem para perseguição de um objetivo comum[72].

O “motorista parceiro” (e aqui parceiro enquanto adjetivo) denota alguém que está na condição de igual, de par, de semelhante[73].

Se admitirmos que o motorista parceiro está em condição de igualdade com aqueles que possuem a propriedade e/ou o gerenciamento da plataforma digital, retiramos toda a teia de proteção assegurada pelo direito do trabalho para atenuar o desequilíbrio que é inerente ao plano fático das relações de trabalho (cf. DELGADO, 2019).

Os professores Ricardo Antunes e Marco Aurélio Santana (2021) são cirúrgicos nas palavras quando descrevem que:

> agora estamos presenciando a pandemia da uberização. Onde trabalhadores/as se metamorfoseiam em “prestadores de serviços”, em “empreendedores” e, como num passe de mágica, trabalho que transfigura em não-trabalho, passo imprescindível para se burlar a legislação social protetora do trabalho. É por essa alquimia que, em pleno século XXI, estamos regredindo à níveis de exploração que mais se assemelha ao capitalismo da fase de acumulação primitiva, à protoforma do capitalismo. Jornadas de trabalho de 10, 12, 14, 16 horas (ou mais) por dia, tornam-se corriqueiras, “normais”, como nas colônias que se utilizavam de trabalho escravo e, posteriormente, no início da Revolução Industrial”.

Essa é uma estratégia ideológica das plataformas digitais para ocultar as relações de trabalho, ao estimular permanentemente que os motoristas são autônomos, pois, à primeira vista, eles possuem a liberdade para se ativar e desativar da plataforma, a qualquer tempo. Essa

---

[72] O Michaelis Moderno Dicionário da Língua Portuguesa assim define o substantivo parceiro “o que está em parceria por interesse comum, geralmente em negócios; cúmplice, sócio”. Disponível em: https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=parceiro. Acesso em 25 maio 2022.

[73] O Michaelis Moderno Dicionário da Língua Portuguesa assim define o adjetivo parceiro “que não tem ou quase não tem diferença em relação a outro; igual, par, semelhante”. Disponível em: https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=parceiro. Acesso em 25 maio2022.

narrativa, contudo, é perigosa, pois busca afastar qualquer aparência de subordinação e, por conseguinte, a caracterização da relação de emprego e as obrigações legais decorrentes desta.

Essa racionalidade neoliberal também avança nos diferentes domínios da vida chegando a percorrer o mais íntimo da subjetividade das pessoas (cf. DARDOT; LAVAL, 2016). Isso faz com que muitos motoristas que trabalham para plataformas digitais (assim como outras atividades profissionais como entregadores, diaristas, cuidadores etc.) possuam dificuldade em se reconhecer enquanto trabalhadores (e, consequentemente, de desenvolverem a consciência social enquanto integrantes da classe trabalhadora, uma vez que não são detentores dos meios de produção).

Quando as plataformas digitais assentaram as suas bases no Brasil não era raro escutar dos próprios motoristas que eles "tinham liberdade para fazer o seu horário", que eram "seus próprios chefes", que eram "empreendedores" ou que "só dependiam de seus esforços pessoais para conseguir fazer dinheiro".

Esse discurso foi amplamente reproduzido (e ainda é) a partir da internalização pelos próprios trabalhadores dessa retórica estimulada pelas empresas-plataformas. Para tanto, destacam-se o uso de estratégias de *marketing* (em propagandas televisivas, nas rádios, nas redes sociais e até a veiculação de pesquisas encomendadas) que ostensivamente promovem as facilidades para se trabalhar "conectado", estimulando a atuação de sujeitos independentes e produtivos, onde o sucesso é vendido como consequência exclusiva da dedicação individual.

A manipulação da subjetividade desses trabalhadores (e dos demais usuários também), por esta racionalidade neoliberal, propositalmente cria uma cegueira coletiva que contribui para obscurecer a existência da relação de trabalho (cf. ATAL, 2020) e para enfraquecer a consciência de classe.

As estratégias de ocultamento do trabalho e do produto deste trabalho nas relações sociais de produção não vêm de agora, estão conectadas com as origens da formação da sociedade capitalista. Isso ocorre desde a chamada acumulação primitiva, expressão utilizada por Karl Marx, no capítulo 24 de *O Capital*, para denominar o processo histórico de expropriação dos meios de vida dos trabalhadores. Foi a partir da violenta "separação entre o trabalhador e a propriedade das condições de realização de seu trabalho" (MARX, 2017, p. 961) e a redução do

trabalho à forma-mercadoria que se teve a formação de uma massa de trabalhadores assalariados[74].

O trabalho, que antes era uma atividade livre - voltada à satisfação das necessidades vitais do ser social (cf. LUKÁCS, 2013) -, com o processo de alienação do trabalho, a força de trabalho se transforma em uma mercadoria, que os trabalhadores precisam dispor para conseguir ter acesso aos meios de subsistência[75].

No modo de produção capitalista, o processo do trabalho[76] passar a ser compreendido então como uma atividade orientada a um fim, que é a produção de valor[77]. O trabalhador assalariado aliena a sua força de trabalho (mercadoria) ao proprietário dos meios de produção (que também são mercadorias, como a matéria-prima e a maquinaria). E, nesse processo de troca, o trabalhador recebe uma contraprestração (salário) e o capitalista recebe o resultado dessa produção (que é uma mercadoria, agora agregada de um sobrevalor, chamado de mais valia[78]). Assim, o produto do trabalho passa a ser de propriedade do capitalista, isto é, daquele que detém os meios de produção - e não do trabalhador que foi o produtor direto[79].

---

[74] A sociedade capitalista se decompõe em duas classes: a dos proprietários e a dos trabalhadores – que são desprovidos de propriedade.

[75] Nas palavras de Marx (2017, p. 960-961): "Num primeiro momento, dinheiro e mercadoria são tão pouco capital quanto os meios de produção e de subsistência. Eles precisam ser transformados em capital. Mas essa transformação só pode operar-se em determinadas circunstâncias, que contribuem para a mesma finalidade: é preciso que duas espécies bem diferentes de possuidores de mercadorias se defrontem e estabeleçam contato; de um lado, possuidores de dinheiro, meios de produção e meios de subsistência, que buscam valorizar a quantia de valor de que dispõem por meio da compra de força de trabalho alheia; de outro, trabalhadores livres, vendedores da própria força de trabalho e, por conseguinte, vendedores de trabalho. Trabalhadores livres no duplo sentido de que nem integram diretamente os meios de produção, como os escravos, servos etc., nem lhes pertencem os meios de produção, como no caso, por exemplo, do camponês que trabalha por sua própria conta etc., mas estão, antes, livres e desvinculados desses meios de produção. Com essa polarização do mercado estão dadas as condições fundamentais da produção capitalista. A relação capitalista pressupõe a separação entre os trabalhadores e a propriedade das condições da realização do trabalho. Tão logo a produção capitalista esteja de pé, ela não apenas conserva essa separação, mas a reproduz em escala cada vez maior".

[76] Em Marx (2017, p. 337): "o processo de trabalho não é mais do que o consumo da mercadoria por ele comprada, a força de trabalho, que, no entanto, ele só pode consumir desde que lhe acrescente os meios de produção. O processo de trabalho se realiza entre coisas que o capitalista comprou, entre coisas que lhe pertencem. Assim, o produto desse processo lhe pertence tanto quanto o produto do processo de fermentação em sua adega".

[77] Numa sociedade de classes, esse fim já é predeterminado pelos donos dos meios de produção, que ao precificar o valor da força de trabalho alheia, tem como pressuposto o ganho de lucros. Assim, o trabalho e o processo de trabalho não são direcionados a um bem comum, mas à troca e à valorização do valor.

[78] A mais valia decorre do tempo de trabalho excedente ao necessário (dispendido pela força de trabalho) para produção de valor (MARX, 2017, p. 352).

[79] Leandro Konder (2002, 48) elucida que o trabalhador "dispõe de um "dom natural", que é a sua força de trabalho, que lhe permite "conservar e aumentar o valor" da matéria-prima. Segundo Marx, é "um dom que não custa nada para o trabalhador, mas traz grandes vantagens para o capitalista. [...] Porque o capitalista compra a força de trabalho, explora seu valor de uso, extrai dela a mais-valia e só paga ao trabalhador um salário corresponde ao valor de troca que tinha, no mercado, no momento em que foi vendida, isto é, antes de ser usada e de criar valor."

O historiador e sociólogo brasileiro Mauro Iasi (1999, p. 24-26), ao interpretar a obra crítica de Marx, sintetiza que, numa sociedade de classes, fundada na propriedade privada, na troca mercantil e no assalariamento da força de trabalho, a alienação é expressa em três níveis: i) o ser humano aliena-se da sua própria relação com a natureza; ii) o ser humano aliena-se da sua própria atividade; e iii) o ser humano aliena-se de si próprio como ser humano, pois o trabalho ao invés de se tornar um "elo do indivíduo com a humanidade, a produção social da vida, metamorfoseia-se num meio individual de garantir a própria sobrevivência particular".

Nas palavras de Marx (2010, p. 85), nos Manuscritos Econômico-Filosóficos de Paris, "quando o trabalho estranhado reduz a autoatividade, a atividade livre, a um meio, ele faz da vida genérica do homem um meio da sua existência física".

Advém da materialidade das relações sociais, produtoras da alienação da classe trabalhadora, a chave de interpretação para a crítica à ideologia feita por Marx. Com a ajuda da obra de Leandro Konder (2002, p. 40-42), *A questão da ideologia*, podemos compreender que a distorção ideológica tem origem na divisão social do trabalho, com o aparecimento das classes sociais, que dilacera o tecido social que unia os seres humanos. Assim, na sociabilidade capitalista, a partir dos diferentes níveis de alienação, os seres humanos passam a ter dificuldade em se reconhecer coletivamente e no produto final oriundo do seu trabalho.

Marx chama de "fetiche da mercadoria" esse ocultamento das relações sociais de exploração da força de trabalho, presente no modo de produção capitalista. É um processo que ocorre quando o produto fruto do trabalho perde o seu valor útil para se transformar em valor, quando todas as coisas – como a força de trabalho, os produtos oriundos do processo do trabalho – passam a assumir a forma mercantil de mercadoria e a ser orientadas pelo seu valor de troca. Dentro dessa sistemática, a relação entre pessoas passa a ser guiadas como uma relação de troca entre produtos do trabalho e assume, nas palavras de Marx (2017, p. 206), uma "forma fantasmagórica de uma relação entre coisas"[80].

Para exemplificar, citamos que, na atual configuração social, é preciso que uma pessoa venda a sua força de trabalho em troca de alimento, de itens de higiene pessoal e de produtos em geral. Se pensarmos nas formas mais modernas e sofisticadas de exploração da força de trabalho,

[80] Nesse sentido, Marx (2017, p. 205-206): "A igualdade dos trabalhos humanos assume a forma material da igual objetividade de valor dos produtos do trabalho; a medida do dispêndio de força humana de trabalho por meio de sua duração assume a forma da grandeza de valor dos produtos do trabalho; finalmente, as relações entre os produtores, nas quais se efetivam aquelas determinações sociais de seu trabalho, assumem a forma de uma relação social entre os produtos do trabalho".

é preciso, inclusive, que ela venda sua força de trabalho para compra de produtos - como celular ou um carro - para que consiga assumir um posto de trabalho como motorista de plataformas digitais e/ou taxista. O que de início já demonstra que, enquanto trabalhadores, não somos substancialmente livres.

Por isso, falamos acima sobre a manipulação da subjetividade do trabalhador pela ideologia neoliberal fundada na crença de que todas as pessoas são livres. A filosofia de ser dono do seu próprio negócio - fundada nos valores do empreendedorismo e da meritocracia – contribui para a construção do ideário de que os motoristas, por exemplo, não são trabalhadores.

Ocorre que isso não é verdade, pois eles não detêm a propriedade dos meios de produção. Uma análise superficial do trabalho em plataformas poderia nos fazer pensar que os motoristas que possuem seus próprios celulares e carros poderiam assumir a forma do que chamamos de "o capitalista" (aquela pessoa que detém os meios de produção). A análise mais aprofundada da realidade, contudo, não nos permite a chegar a tal conclusão. Isso porque de nada vale o motorista ter o carro ou celular, se ele não possui a tecnologia presente nas plataformas digitais que organiza todo o empreendimento, inclusive, no que tange ao trabalho, ao local de trabalho, ao valor da corrida e ao acesso à clientela[81].

Somado a isso, os motoristas precisam vender a sua força de trabalho – com um mínimo de habitualidade - à plataforma para receber uma remuneração minimamente digna para consumir os bens da vida necessários à sua subsistência. Vale destacar que, como veremos no próximo capítulo, as empresas-plataformas previamente precificam o valor das corridas e o percentual desse valor que será repassado aos motoristas. Mais uma vez, podemos identificar que esses motoristas não são detentores dos meios de produção e nem são livres para precificar, por exemplo, o valor da sua força de trabalho.

Esse fetichismo, contudo, vai além da forma-mercadoria, que descrevemos acima, na medida em que reflete também "a forma-dinheiro, o capital, a força do trabalho e a própria tecnologia", como bem esclarecem André Felipe de Lima Costa e Fydel Marcus Rolim Mota (2022).

[81] Em comparação, essa realidade não ocorreria com o serviço de táxi, porque a atividade é regulada previamente pelos poderes públicos locais e o seu exercício é depende apenas de uma permissão pública. Da forma como o serviço público de táxi é historicamente organizado para conseguir angariar clientes, o taxista não precisa estar vinculado a empresas e/ou plataformas digitais.

Observamos o uso fetichizado da tecnologia – também chamado de "fetiche da tecnologia"[82] (HARVEY, 2003) – quando as suas arquiteturas são intencionalmente projetadas para ocultar as relações de trabalho por detrás da tecnologia. Em que pese a aparência tecnológica das plataformas digitais (para alguns até "fantasmagórica"), o trabalho humano está presente desde a criação até a execução da sua atividade-fim. As plataformas analisadas são produto do trabalho dos seus criadores, de programadores, de engenheiros, de *designers* - dentre outras profissões envolvidas na construção do empreendimento –, inclusive a dos motoristas.

Sem o trabalho prestados pelos motoristas, não seria possível a prestação da atividade-fim da Uber e da 99. Pior, não haveria nem os carros para transportar a clientela, já que são os motoristas que fornecem os seus próprios instrumentos de trabalho (veículos) para a prestação do serviço. Isso só mostra como os motoristas são peças fundamentais na construção do negócio dessas empresas-plataformas.

Acontece que, no que tange aos motoristas, as empresas-plataformas vêm se utilizando da racionalidade neoliberal para descaracterizar a relação de trabalho, na tentativa de transformar o trabalhador em uma empresa (em uma Pessoa Jurídica, em um Microempreendedor Individual[83]), transmutando a autonomia em instrumento de exploração[84].

Para isso, as empresas-plataformas se beneficiam desse cenário geopolítico mundial de ascensão do neoliberalismo, para incentivar a narrativa "empreendedorismo de si", como instrumento a favor da racionalidade neoliberal[85].

---

[82] David Harvey (2003) conceitua fetichismo como o "hábito dos seres humanos em dotar objetos ou entidades reais ou imaginárias com poderes autocontidos, misteriosos e até mesmo mágicos para mover e moldar o mundo em distintas maneiras". O fetichismo tecnológico surge porque dotamos as tecnologias – que são meras coisas – de poderes que elas não têm (por exemplo, o poder de resolver problemas sociais, de manter a economia ativa ou de prover uma vida melhor). Tradução livre do trecho: "By fetishism I mean the habit humans have of endowing real or imagined objects or entities with self-contained, mysterious, and even magical powers to move and shape the world in distinctive ways. [...] The fetish arises because we endow technologies—mere things—with powers they do not have (e.g., the ability to solve social problems, to keep the economy vibrant, or to provide us with a superior life)".

[83] Nomenclatura utilizada coloquialmente para se referir às Pessoas Jurídicas ou aos Microempresários Individuais.

[84] Nesse sentido, o filósofo sul-coreano Byung-Chul Han (2018, p. 25), analisa que, hoje, com o avanço do neoliberalismo, o poder não se opõe mais à liberdade, ele sabe utilizá-la a seu favor. Han descreve que a técnica de poder neoliberal assume a forma sutil, flexível e inteligente. O "poder inteligente", como assim é chamado por ele, assume a forma permissiva, passando-se, assim, por liberdade (o que esconde, por sua vez, toda a sua negatividade).

[85] Observamos em curso a construção de uma "fábrica de sujeitos neoliberais" (cf. DARDOT; LAVAL, 2016) que formam pessoas "competitivas", "empreendedoras", movidas pela racionalidade empresarial, cujos desempenhos são medidos em resultados, para fortalecer as raízes do capitalismo de plataforma. Nesse universo de técnicas que visam ao melhor "domínio de si mesmo" (dentre as quais se destacam o *coaching*, a programação neurolinguística e a análise transacional), cada pessoa passa a ser vista como uma empresa que deve se gerir e um capital que deve se frutificar, cujo sucesso é exclusivamente de responsabilidade individual (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 339).

A forma como o trabalho vem sendo desenvolvido pelas plataformas digitais hegemônicas tem se revelado um arranjo produtivo desigual e precarizante, que explora uma multidão de trabalhadores disponíveis (desempregados, informais ou subocupados), sob o manto do ideário neoliberal do autoempreendedorismo.

Mas esse discurso vem se opondo a si próprio, pois a realidade social vem mostrando que a concorrência provoca, na verdade, a redução da autonomia do trabalhador, e a flexibilidade favorece as plataformas digitais.

Flexibilidade para promover ataques ao próprio trabalho. Flexibilidade para violar direitos sociais fundamentais. Flexibilidade para não pagar as verbas trabalhistas devidas e não recolher os encargos sociais[86]. Flexibilidade para romper com a lógica do tempo à disposição. Flexibilidade para acabar com o descanso semanal remunerado e as férias. Flexibilidade para transferir os custos e riscos da atividade para os trabalhadores. Flexibilidade para instituir uma categoria de "subtrabalhadores"[87], aos quais são negados direitos assegurados constitucionalmente. Flexibilidades. Flexibilidades que se transmutam em mecanismos de poder (e ameaça) quando a globalização e o avanço das tecnologias permitem que as plataformas possam reconfigurar a geografia de suas redes de produção a um custo quase zero. Flexibilidades a favor das plataformas digitais. Flexibilidade que só favorece ao capital. Flexibilidade que visa garantir a manutenção dos meios de produção nas mãos de uma minoria.

1.3.2 A centralização do controle das plataformas digitais sobre o trabalho sob demanda

Se por um lado a narrativa do "empreendedorismo de si" milita a favor da autonomia presente na flexibilidade quanto à jornada de trabalho, por outro a prática social denuncia as formas de subordinação sutilmente empregadas e ocultadas por detrás do fetiche da tecnologia.

---

[86] Previstas no art. 7º da Constituição da República como salário-mínimo, décimo terceiro salário, pagamento de férias anuais acrescidas de 1/3 constitucional e repouso semanal remunerado, recolhimento do FGTS, remuneração do serviço extraordinário, salário família, participação nos lucros, ou resultados, dentre outros direitos. (BRASIL, 1988)

[87] O professor Ricardo Antunes (2018, p. 29) denomina essa "nova modalidade" de trabalhadores de: "escravos digitais", os quais precisam estar sempre *online* para atender a chamada de trabalho intermitente para terem o "privilégio" de se tornarem "servos". De acordo com as palavras "expande-se a 'Uberização', amplia-se a 'pejotização' [...] Tudo isso para disfarçar o assalariamento".

De igual forma, as empresas-plataformas se aproveitam dessas contradições para manter uma multidão de trabalhadores descentralizados, à sua disposição, enquanto exercem um controle centralizado sobre a força de trabalho (cf. ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021, p. 34).

Rodrigo Carelli e Murilo Oliveira (2021, p. 134) ilustram os "indícios de controle sobre o trabalhador em plataforma", a partir da demonstração do poder empregatício (direção dos serviços, controle e apropriação), dos métodos utilizados e do critério jurídico ao qual se enquadra o referido método. Confira a imagem abaixo:

Tabela 1 - Indícios de controle sobre o trabalhador em plataformas digitais

Poder empregatício	Métodos	Critério jurídico
Direção dos serviços	Definir a atividade principal	Subordinação reticular Subordinação objetiva
	Ordenação hierárquica	Subordinação subjetiva
	Ordenação técnica	Subordinação subjetiva
Controle	Vigilância e fiscalização	Subordinação subjetiva Subordinação algorítmica
	Punição	Subordinação subjetiva Subordinação algorítmica
	Gamificação (programação)	Subordinação algorítmica Subordinação disruptiva
Apropriação	Salário por peça ou produtividade Salário fixado pelo tomador	Dependência econômica Ajenidad
	Titularidade sobre os frutos do trabalho	Dependência econômica Ajenidad[88]

Fonte: CARELLI; OLIVEIRA, 2021, p. 134.

As manifestações dos poderes empregatícios - quanto à direção dos serviços, ao controle e à apropriação - conferem materialidade às noções de subordinação jurídica e dependência, dos trabalhadores em relação às empresas-plataformas. E, diante da presença da subordinação jurídica

[88] A noção de "alienidade" (*ajenidad*) pode ser extraída do direito espanhol enquanto uma forma original de adquirir propriedade a partir da alienação dos frutos do trabalho de outrem. O Tribunal Supremo da Espanha, ao prolatar a sentença nº 805/2020 (STS 2924/2020), a qual reconheceu que os entregadores em plataformas digitais não são trabalhadores autônomos, trouxe que a *ajenidad* é usualmente inferida a partir dos seguintes elementos: i) a entrega ou a disponibilização a empresa/empresário pelo trabalhador dos produtos elaborados ou dos serviços executados; ii) a adoção pela empresa/empresário (e não pelo trabalhador) das decisões relativas ao mercado ou às relações com o público (como fixação de preços ou tarifas, seleção de clientes); iii) o caráter fixo ou periódico da remuneração do trabalho; iv) o cálculo da remuneração de acordo com o critério que guarde certa proporção com a atividade prestada, sem risco e sem o lucro especial que caracteriza a atividade do empresário ou o exercício livre das profissões (ESPANHA, 2020, p. 12).

e da dependência[89], caracteriza-se uma relação de emprego, e não uma relação de natureza autônoma.

Se observarmos as plataformas digitais de transporte particular de passageiros, conseguimos identificar, na prática, estes elementos.

A partir da conceituação teórica, trazida pelos professores, ilustraremos como os motoristas que laboram para essas plataformas tradicionais de transporte estão sujeitos a estes métodos de controle e, por conseguinte, não podem ser considerados autônomos[90].

O primeiro poder empregatício está na direção dos serviços, isto é, a subordinação é encarada sob um "prisma objetivo": atuando sobre o modo de realização do serviço e "não sobre a pessoa do empregado" (DELGADO, 2019. p. 349). A plataforma digital é quem define o objeto da atividade principal (transporte particular de passageiros) e o modo pelo qual deve ser feito esse transporte (como por exemplo: a definição do veículo e as suas especificidades para que seja aprovado para execução das atividades[91]).

A subordinação subjetiva diz respeito à direção dos serviços no que tange à orientação hierárquica e técnica. A ordenação hierárquica significa que é a empresa-plataforma, por meio dos Termos Gerais de Uso, que determina: i) as condições para admissão, bloqueio e desligamento dos motoristas da plataforma; ii) o modo como será fixada a remuneração pelo serviço prestado; iii) as responsabilidades de cada parte; iv) se haverá exclusividade ou não, dentre outros aspectos da prestação de serviços que são previamente definidos pela empresa-plataforma.

---

[89] A subordinação jurídica é o "elemento principal de diferenciação entre a relação de emprego e o segundo grupo mais relevante de fórmulas de contratação de prestação de trabalho no mundo contemporâneo (as diversas modalidades de trabalho autônomo)", como elucida o professor Maurício Godinho Delgado (2019, p. 348). Ela está prevista no art. 3º da CLT, juntamente com os demais elementos da relação de emprego, a saber: pessoa física, pessoalidade, não eventualidade, subordinação e onerosidade. A subordinação jurídica atua sobre o modo de prestação do serviço, a qual também inclui os "meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão", uma vez que os equipara "aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio" (cf. art. 6º, parágrafo único da CLT). A CLT também adota um conceito aberto de dependência quando dispõe, em seu artigo 3º, que o empregado é "toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário" (BRASIL, 1943).

[90] Diferente do serviço de táxi, o qual embora seja regulamentado, é um trabalho autônomo.

[91] No site da Uber, há a indicação dos requisitos necessários quanto ao veículo para o cadastro do motorista (como o tempo máximo de fabricação, o número de portas e de lugares no veículo, se possui ar-condicionado etc.). A empresa-plataforma ainda indica quais veículos não são aceitos, possuindo, inclusive, uma lista de veículos elegíveis para cada cidade. A lista citada varia de acordo com a cidade, onde será realizada a prestação de serviço. No caso do Rio de Janeiro, a lista está disponível em: https://www.Uber.com/global/pt-br/eligible-vehicles/?city=rio-de-janeiro. Acesso em: 25 maio 2022.

Por sua vez, a orientação técnica reúne o conjunto de regras, ao qual o motorista deve seguir na execução da prestação do serviço (como orientações quanto ao uso de GPS, ao uso de ar-condicionado, ao uso do rádio, ao uso de cinto de segurança, limpeza do carro, medidas de proteção e higiene, dentre outras). Essas orientações costumam constar nos Termos Gerais de Uso e em guias de conduta emitidos pelas próprias empresas-plataformas[92].

Vale lembrar que, na pandemia, as empresas-plataformas também emitiram ordenações técnicas sobre os recursos de segurança contra a *Covid-19* como: a checagem realizada por meio de fotografia para aferição do uso da máscara, *checklist* sobre as medidas de segurança, limitação de usuários-passageiros por viagem, uso de janelas abertas durante as corridas, dentre outras orientações[93].

Como dito, tanto as ordenações hierárquicas como as técnicas são formas de subordinação subjetiva. Quando o motorista se cadastra na plataforma digital, ele sujeita a sua vontade às condições impostas pela empresa-plataforma.

E aqui está um dos principais pontos que difere o trabalho autônomo do trabalho subordinado (isto é, da relação de emprego). A grande diferença entre os dois é "a dimensão da liberdade do trabalhador" (KALIL, 2019, p. 210).

No trabalho autônomo, a liberdade é mais ampla (cf. KALIL, 2019). Em contrapartida, no trabalho subordinado, a dimensão da liberdade é mais restrita.

A subordinação subjetiva (assim como as outras formas de subordinação) limita a vontade do motorista, quando ele se sujeita ao conjunto de condições e regras estabelecidas unilateralmente pelas plataformas digitais.

Não há margem para debate sobre essas normas. É um contrato de adesão. Ou se aceita os termos de uso, ou não será possível concluir o cadastro digital do usuário-motorista na plataforma.

---

[92] O "Guia da Comunidade 99: com respeito, a gente anda junto" traz ordenações técnicas aos motoristas sobre o que fazer (como o tratamento cordial, a combinação prévia dos detalhes das corridas e de paradas no trajeto, etc) e não fazer (como assuntos e o tom de voz que devem ser evitados em conversas, a restrição de música alta e de fumar dentro do veículo, etc.). O guia está disponível em: https://www.guiadacomunidade99.com.br/carta-de-apresentacao/. Acesso em 28 maio 2022.

[93] Estes exemplos foram retirados do site da Uber e se encontram disponíveis em: https://www.Uber.com/pt-BR/newsroom/covid-19-Uber-traz-ao-brasil-ferramenta-que-identifica-o-uso-de-mascara-pelos-motoristas-parceiros/. Acesso em 28 maio 2022.

Destaca-se que o cadastro digital na plataforma não é nem sinônimo de imediata contratação. Ainda dependerá da empresa-plataforma, de acordo com a sua vontade e necessidade, a efetivação do cadastro do "candidato à motorista-parceiro".

Se o trabalho do motorista nas plataformas digitais fosse um trabalho autônomo, haveria espaço para negociação – seja quanto às condições de trabalho e de remuneração, seja quanto às responsabilidades de cada contratante - entre as partes contratantes, isto é, entre ele e a empresa-plataforma.

Apesar de todos os esforços em sentido contrário, a identificação da subordinação jurídica, por sua vez, afasta qualquer possibilidade de o trabalho destes motoristas serem classificados como trabalho autônomo (cf. KALIL), ainda que estes não estejam sujeitos a uma jornada de trabalho predefinida.

Além da subordinação objetiva e subjetiva, presentes na direção dos serviços, outro poder empregatício identificado é o controle.

No que tange ao controle realizado pelas plataformas digitais, os professores Rodrigo Carelli e Murilo Oliveira destacam a subordinação algorítmica, a partir dos métodos de: i) a vigilância e fiscalização; ii) punição e; iii) gamificação (programação).

A par de toda aparência de liberdade construída em torno do imaginário tecnológico, os motoristas são permanentemente vigiados e fiscalizados pelas empresas-plataformas.

As tecnologias empregadas no trabalho digital facilitaram, como nunca visto antes, o controle das empresas sobre a figura do trabalhador. Se observarmos os motoristas de plataformas digitais, para que eles tenham acesso à oferta de corridas é preciso que estejam permanentemente conectados por meio de seus celulares. Ao tempo que o aplicativo da plataforma digital instalado no celular funciona como um meio de comunicação com a empresa-plataforma, ele remotamente permite o controle sobre a execução do trabalho. Por meio dele (que inclui *GPS*[94]), a empresa-plataforma consegue ter acesso à distância percorrida, ao trajeto escolhido, ao tempo em que levou, à precificação e, ao final da corrida, o motorista ainda é avaliado pelo consumidor, usuário do serviço.

[94] Sistema de posicionamento global (GPS).

Seja pelo controle por meio do s*oftware aplicativo* instalado no celular, seja pelo controle realizado por meio da avaliação do usuário do serviço[95], o motorista é permanentemente vigiado e fiscalizado pela empresa-plataforma.

Esse controle permanente e remoto sobre o trabalhador, aliás, é uma característica muito presente nessa realidade do trabalho digital. A professora emérita da *Harvard Business School,* Shoshana Zuboff (2021), denomina que estamos vivemos a "era do capitalismo de vigilância*"*, que tem como principal elemento os dados.

Um dia de trabalho de um motorista de uma plataforma digital produz milhares de dados. Reunido com uma multidão de motoristas utilizando a mesma plataforma digital, no mesmo dia, em uma mesma cidade – ou em diversas cidades ou em diferentes países - gera uma infinidade de dados. Esses dados alimentam permanentemente uma base de dados que é mantida pela empresa-plataforma.

Por meio do uso da inteligência artificial e da programação dos algoritmos, a empresa-plataforma é capaz de analisar uma variedade infinita de dados. A extração e o processamento de dados em grande escala influem nas tomadas de decisões que atingem desde os trabalhadores às dinâmicas de vendas e consumo.

Os motoristas que trabalham em plataformas digitais estão sujeitos ao gerenciamento algorítmico, que reúne um conjunto de técnicas automatizadas – mas humanamente programadas - que determinam o acesso, a distribuição, o modo e a precificação do trabalho (cf. ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021, p. 33). É por meio desse gerenciamento, que reúne o ranqueamento dos trabalhadores, a oferta de bonificações e a aplicação de punições que se materializam os meios de controle do trabalho subordinado algoritmicamente (cf. ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021; CARELLI; OLIVEIRA, 2021).

O Procurador do Trabalho Renan Kalil descreve, em sua tese de doutorado sobre o capitalismo de plataforma, como se desenvolve a subordinação algorítmica na empresa-plataforma Uber, que além dos métodos de vigilância e de fiscalização, também utiliza técnicas de punição e de gamificação:

> Vejamos: a Uber estabelece de forma unilateral o preço das corridas e o valor da taxa que lhe é devida; quando o motorista recebe uma oferta de viagem, não tem

[95] Diferente do controle realizado pelo superior hierárquico (na figura de um gerente ou do proprietário do empreendimento empresarial, por exemplo) muito presente na fase do capitalismo industrial, hoje, temos o movimento de *crowdsourcing* do controle para os consumidores. Isto é, a empresa-plataforma transfere ao usuário final do serviço a tarefa de avaliação sobre o trabalhador.

> conhecimento do valor, distância e destino, o que é revelado apenas quando o passageiro entra no veículo; a rejeição de corridas de forma repetida diminui a quantidade de ofertas feitas ao motorista e, caso atinja determinado nível em certo espaço de tempo, o trabalhador fica sem receber chamadas por um período; o sistema de avaliações define diversos aspectos do trabalho, desde a permanência da plataforma até o perfil do cliente que o motorista prestará serviço; a Uber oferece diversos estímulos pecuniários para que os trabalhadores estejam em horários e locais em que há maior demanda de seus clientes e para que realizem determinado número de viagens em um dado período; existem diversas regras que a plataforma estabelece, que podem ser classificadas em rígidas ou leves conforme a consequência do seu descumprimento: enquanto as primeiras podem culminar em suspensão ou exclusão do aplicativo, as segundas levam ao oferecimento de viagens com menor frequência. Em todos esses aspectos, o algoritmo desempenha um papel central para coordenar e controlar o trabalho dos motoristas. (KALIL, 2019, p. 280).

Assim, a gestão algorítmica do trabalho compreende as práticas de supervisão, direção e controle do trabalho. Esse conjunto de atividades é viabilizado pelo rastreamento permanente dos dados gerados pelos trabalhadores ao utilizarem as plataformas, juntamente com a avaliação permanente de comportamento e desempenho do trabalho, que influenciam diretamente no acesso à oferta de corridas aos motoristas.

Usualmente, a forma escolhida para manifestação desse controle se utiliza de técnicas da gamificação, que atribuem ao trabalho uma aparência muito parecida a do universo dos videogames. É o caso, por exemplo, quando o usuário final avalia o serviço prestado pelo motorista por meio da concessão de determinado número de "estrelas", de uma nota ou de um comentário[96].

Enquanto o usuário final exerce uma espécie de "controle de qualidade" do serviço prestado, os trabalhadores são indiretamente pressionados a manterem uma boa pontuação (ou a alcançarem o número máximo de 5 estrelas) para permanecerem ativos, terem acesso às bonificações e a prêmios, em suas respectivas plataformas.

Essa estratégia de controle é denominada de *carrot and stick*, que reúne uma série de incentivos por meio da combinação de benefícios financeiros e de sanções (CARELLI, 2017, p. 143). A face do benefício financeiro, apelidada de cenoura (*carrot*), pode ser identificada quando é aplicada uma taxa mais elevada que a habitual – chamada de "preço dinâmico" – para atrair os motoristas a estarem disponíveis em um local determinado ou em um horário específico, quando a demanda dos usuários pelo serviço é maior. Por sua vez, a face da sanção, denominada de vara

[96] O próprio *layout* do aplicativo, o uso do GPS na execução da tarefa, a precificação imediata do valor da corrida, remetem à realidade dos games, como por exemplo, a corrida de táxi que se fazia no jogo *Grand Theft Auto* (GTA).

(*stick*), é verificada no bloqueio ou na exclusão dos motoristas que não alcançam a nota de corte, que recebem avaliações negativas dos usuários ou atuam em desconformidade com as regras determinadas pelas plataformas.

A possibilidade de exclusão e de bloqueio (seja o bloqueio expresso, seja o chamado "bloqueio branco") desses trabalhadores é nada menos do que a patente "manifestação do poder punitivo, algo bem típico e característico da figura do empregador, seja no seu modelo de gestão fordista, toyotista ou Uberista" (OLIVEIRA; CARELLI; SILVA, 2020, p. 2625).

Esse sistema de controle condiciona a autonomia do motorista ao interesse da empresa-plataforma. Se observarmos a dinâmica desenvolvida, veremos que não há uma ordem direta da empresa-plataforma determinando que o trabalhador vá para o local específico ou no horário específico, mas, por meio da concessão de benefícios financeiros, a empresa-plataforma sugestiona o trabalhador a se dirigir ao local que lhe interessa, pois, se o motorista for, ele será recompensado financeiramente. Assim, a sistemática do *carrot and stick*, sutilmente, atua em favor das empresas-plataformas – ainda que tente mascarar os poderes empregatícios de controle e direção -, pois consegue fazer com que o motorista aja conforme o interesse e a necessidade da empresa-plataforma, sem necessariamente que haja uma ordem direta.

Como se nota, a subordinação algorítmica manifesta o poder empregatício consistente no controle – assim como na direção do serviço - afastando o motorista de plataformas digitais do paradigma da liberdade presente no trabalho autônomo.

Essa nova dimensão da subordinação – chamada de algorítmica – tem sido muito estudada pela doutrina especializada e, no Brasil, já temos aplicação desse conceito pelos Tribunais Trabalhistas, inclusive, no âmbito do Tribunal Superior Trabalho (TST).

A 3ª Turma do TST, por maioria, deu provimento ao Recurso de Revista interposto por um motorista em face da Uber, reconhecendo a existência da relação de emprego e aplicando o conceito da subordinação algorítmica.

A leitura do julgado é valiosa porque analisa minuciosamente a presença das quatros dimensões da subordinação, classificação adotada pelo ministro Relator Mauricio Godinho Delgado, a saber: a clássica, a objetiva, a estrutural e a algorítmica. Por essa razão, colacionamos abaixo o trecho do julgado que realiza a referida análise:

> Desse quadro, percebe-se a configuração da subordinação jurídica nas diversas dimensões:
> a) a clássica, em face da existência de ordens diretas da Reclamada promovidas por meios remotos e digitais (art. 6º, parágrafo primeiro, da CLT), demonstrando a

> existência da assimetria poder de direção/subordinação e, ainda, os aspectos diretivo, regulamentar, fiscalizatório e disciplinar do poder empregatício;
> b) a objetiva, tendo em vista o trabalho executado estritamente alinhado aos objetivos empresariais;
> c) a estrutural, mediante a inteira inserção do profissional contratado na organização da atividade econômica desempenhada pela Reclamada, em sua dinâmica de funcionamento e na cultura jurídica e organizacional nela preponderante;
> d) e, por fim, a subordinação algorítmica, em vista de a empresa valer-se de um sistema sofisticado de arregimentação, gestão, supervisão, avaliação e controle de mão de obra intensiva, à base de ferramentas computadorizadas, internáuticas, eletrônicas, de inteligência artificial e hiper-sensíveis, aptas a arquitetarem e manterem um poder de controle empresarial minucioso sobre o modo de organização e de prestação dos serviços de transportes justificadores da existência e da lucratividade da empresa reclamada. (BRASIL, 2022a).

Além da dimensão algorítmica, a Turma do TST destacou a presença da subordinação estrutural, quando se tem a inserção do trabalhador à dinâmica empresarial. As quatros dimensões da subordinação jurídica trazidas no acórdão se complementam e demonstram, concretamente, como o modelo de negócio das plataformas digitais analisadas não são compatíveis a noção de autonomia, diante da presença dos poderes empregatícios, reunidos na direção e controle sobre o trabalho alheio.

Para finalizar a análise proposta neste item, trataremos sobre o último poder empregatício identificados pelos professores Rodrigo Carelli e Murilo Oliveira (2020) na plataformização do trabalho, consistente na apropriação sobre o trabalho alheio. Isso acontece por duas formas: i) a fixação da remuneração por tarefa realizada; ii) por meio da titularidade sobre os frutos do trabalho.

As empresas-plataformas direcionam economicamente a atividade, pois são elas que precificam, por exemplo, o valor a ser percebido por corrida e o percentual que será repassado ao motorista. Quando vinculam o pagamento da remuneração à conclusão da corrida, as empresas-plataformas resgatam a técnica de controle do trabalho por meio do produto, denominada de salário por peça.

Essa técnica já era criticada por Karl Marx no século XVIII[97], pois atrela a remuneração a ser percebida pelo trabalhador à sua capacidade de produção. Subjetivamente, o salário por peça, faz com que o trabalhador empregue a "sua força de trabalho o mais intensamente possível" (MARX, 2013, p. 762), uma vez que reproduz uma lógica semelhante a do empreendedorismo de si (a de que o sucesso é medido pelo esforço individual).

[97] Na sua obra, *O capital: crítica da economia política*, livro I, capítulo 19 - O salário por peça (MARX, 2013).

Assim, Marx (2013, p. 762-763) já diagnosticava que, dentro desse sistema de remuneração, que estimula uma coerção interna subjetiva do próprio trabalhador, é natural que ele empregue o máximo de intensidade na sua força de trabalho e prolongue a sua jornada de trabalho. Desse modo, ele aumenta a sua capacidade de produção, e, consequentemente, a sua remuneração ao final do dia (da semana ou do mês).

Podemos dizer que a "plataformização do trabalho" não só resgata a técnica do salário por peça, como a aperfeiçoa para a realidade do trabalho sob demanda. Na realidade fabril, descrita por Marx, o tecelão sabia o valor que ele receberia por cada produto tecido. No trabalho em plataformas digitais essa técnica é aperfeiçoada, porque o motorista não consegue quantificar o valor que receberá por corrida (porque isso varia de acordo com a distância a ser percorrida e o valor da tarifa no horário) e ainda está dependente da oferta de trabalho viabilizada pela plataforma (o que varia de acordo com a demanda de usuários e as configurações da plataforma[98]). Essa falta de previsibilidade quanto ao valor e ao tempo de trabalho, inegavelmente, faz com que o trabalhador sob demanda empregue a sua força de trabalho o mais intensamente possível e por mais tempo[99].

A partir do exposto, podemos concluir que uso do salário por peça no trabalho em plataformas digitais é um mecanismo de controle sobre o trabalhador, pois: (i) com a precificação da corrida em baixos patamares, a empresa-plataforma consegue controlar a intensidade e a duração do trabalho; e, (ii) junto com a avaliação do usuário final do serviço, controla a qualidade do trabalho.

Neste ponto, é preciso destacar que, nesse movimento de "plataformização do trabalho", são as empresas-plataformas que determinam o valor a ser cobrado por corrida e o percentual deste valor que será retido pela empresa. Mais uma vez, se verifica a falta de autonomia dos motoristas, seja para precificar o valor do seu trabalho, seja diante da compulsoriedade das taxas cobradas pelas empresas-plataformas.

Desse modo, as empresas-plataforma se apropriam dos frutos do trabalho destes motoristas, gerando uma dependência econômica. Essa dependência econômica pode ser

---

[98] Como exemplo, cita-se condições como a preferência da oferta de corrida à motoristas de acordo com o rankeamento e as hipóteses dos chamados "bloqueios brancos", no qual os motoristas param de receber os pedidos em seus aplicativos, embora não estejam bloqueados formalmente. A punição por meio dos "bloqueios brancos" é denunciada pelos trabalhadores de plataformas digitais e ela é utilizada pelas empresas-plataformas como forma de repreender e esvaziar os movimentos organizados pelos trabalhadores de paralisações das atividades.

[99] Não é à toa que Marx já concluía que "o salário por peça é a forma de salário mais adequada ao modo de produção capitalista" (MARX, 2013, p. 764).

verificada quando o trabalhador: i) não é proprietário do principal meio de produção da atividade econômica (a plataforma digital), estando dependente desta infraestrutura digital para ter acesso à oferta de trabalho; ii) não possui autonomia para precificar o seu trabalho; iii) não é proprietário do resultado do seu trabalho, inclusive, é a empresa-plataforma que controla, por meio do seu sistema, o valor pago pelo consumidor e o que será repassado ao trabalhador; iv) está sujeito às taxas cobradas pela plataforma, as quais são retidas diretamente pela empresa-plataforma, ao final de cada corrida.

Finalizamos este item com o objetivo de contextualizar o cenário econômico em que se desenvolve o capitalismo de plataformas, em suas múltiplas dimensões. Em seguida, demonstramos como a construção da narrativa do "empreendedorismo de si", apoiada nos valores da liberdade e da autonomia, é utilizada com intuito de descaracterizar as relações de trabalho desenvolvidas nas tradicionais plataformas digitais de transporte de passageiros.

No próximo capítulo, vamos aprofundar o estudo da subordinação algorítmica para identificar como se dão métodos de controle, direção e apropriação do trabalho do alheio realizados pelas empresas-plataformas.

2 A ORGANIZAÇÃO, A GESTÃO E O CONTROLE DO TRABALHO NAS PLATAFORMAS DIGITAIS DA UBER E DA 99

Ao longo dos últimos anos no Brasil e pelo mundo, acompanhamos diversos movimentos de trabalhadores que denunciavam as condições de trabalho nas plataformas digitais. Uma de suas principais pautas é a falta de transparência sobre as configurações dadas aos algoritmos sobre o acesso às corridas, a fixação da remuneração e as regras para os bloqueios dos usuários nas plataformas.

Face a esse cenário, neste capítulo, buscamos estudar os modos de gestão, de supervisão e de controle do trabalho alheio desenvolvido nas plataformas digitais de transporte de passageiros selecionadas. Para tanto, foram escolhidos os seguintes parâmetros de análise: i) como são feitos o recrutamento e a contratação dos motoristas; ii) como se dá o acesso às corridas e quais são os critérios de distribuição; iii) qual é a jornada de trabalho média; iv) como é determinada a

precificação do trabalho e qual é a remuneração média dos motoristas; v) quais são as condições que podem levar à aplicação de punições, de bloqueios ou à exclusão do usuário da plataforma.

Atualmente, o tema do trabalho em plataformas digitais é objeto de muitos estudos no âmbito do Direito do Trabalho e da Sociologia do Trabalho, dada a sua relevância e os seus impactos no campo social. Em razão disso, para elaboração do presente item, utilizaremos dados de fontes primárias e secundárias.

Como fontes primárias, foi feita a análise dos termos de uso, os guias de conduta e os demais documentos conexos editados por essas empresas no que tange ao trabalho.

Como fonte secundárias, utilizaremos: i) o material reunido na investigação da Procuradoria Regional do Trabalho da 2ª Região, do Ministério Público do Trabalho, no âmbito das ações civis públicas em trâmite no Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (São Paulo)[100]; ii) a decisão da 3ª Turma do TST, proferida no Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066 (BRASIL, 2022b), relatoria do Ministro Mauricio Godinho Delgado, publicada em 11 de abril de 2022; iii) a pesquisa divulgada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2022), denominada "Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham" e; iv) a pesquisa realizada pelo Grupo de Pesquisa Trabalho no Século XXI, vinculado à Pós-Graduação da Faculdade Nacional de Direito (FND) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (SANTOS; CARELLI, 2022).

2.1 A dinâmica do recrutamento e da contratação dos motoristas

O processo de recrutamento e seleção dos motoristas envolve duas etapas: o cadastro digital do candidato e a aprovação pela empresa detentora da plataforma digital.

Ambas as empresas trazem em seus *sites* as indicações dos requisitos necessários para cadastro dos motoristas nas suas plataformas digitais. Em regra, o cadastro é feito digitalmente pelo próprio motorista, sendo validado, posteriormente por cada plataforma.

[100] As petições iniciais das ações citadas estão disponíveis em: https://www.jota.info/tributos-e-empresas/trabalho/mpt-entra-com-acao-para-que-Uber-99-rappi-e-lalamove-reconhecam-vinculo-trabalhista-08112021. Acesso em: 29 nov. 2022.

A adesão às regras emitidas pelas plataformas digitais em seus termos de uso é obrigatória e feita em sua integralidade. Não é admitido o consentimento parcial, uma vez que o *design* dos aplicativos não autoriza a conclusão do cadastro sem o aceite total das regras.

Analisaremos a seguir as especificidades de cada plataforma.

2.1.1 O processo de cadastramento na plataforma digital da Uber

Para o cadastro na Uber são exigidos[101]:

1º) O envio da fotografia da carteira nacional de habilitação (CNH) com a observação que exerce atividade remunerada (EAR);

2º) A aprovação, pela empresa-plataforma, da etapa de "verificação de segurança", que corresponde ao levantamento dos antecedentes criminais do motorista;

3º) O envio da fotografia do certificado de registro e licenciamento de veículo (CRLV);

4º) O envio de uma foto do motorista para criação do seu perfil na plataforma digital;

5º) O aceite e a assinatura eletrônica dos Termos de Uso da Plataforma pelo motorista[102].

A empresa-plataforma informa em seu *site*[103] que realiza a verificação de segurança dos motoristas, a partir das informações obtidas pela CNH e das anotações criminais. Inclusive, a carteira nacional de habilitação permanente é um requisito para que os motoristas sejam aceitos na plataforma, não sendo admitidos aqueles que possuem apenas a permissão para dirigir (PPD).

Contudo, a criação da conta pode ser feita por uma pessoa natural ou uma pessoa jurídica, não sendo uma exigência o cadastro como microempreendedor individual (MEI). Acrescenta-se que a conta de cada motorista é pessoal e intransmissível, sendo vedada a sua transferência ainda que temporária a terceiros.

Outro dado importante é que não é preciso que os motoristas tenham veículos próprios, pois a Uber possui programas para locação de veículos. No Rio de Janeiro, o aluguel de carros

[101] Disponível em: https://www.Uber.com/br/pt-br/drive/requirements/. Acesso em: 19 set. 2022.
[102] Informação obtida por meio da simulação do cadastro na plataforma.
[103] Disponível em: https://www.Uber.com/br/pt-br/safety/. Acesso em: 19 set. 2022

pode ocorrer por meio de parcerias com locadoras de veículos - como a Zarp Localiza, Movida e Unidas - ou por meio da Uber Match[104].

A Uber Match é a ferramenta disponibilizada pela plataforma da Uber que faz a intermediação entre motoristas e terceiros (pessoas físicas) que desejam alugar seus próprios veículos para que os motoristas realizem as corridas[105]. Assim, a Uber consegue recrutar tanto motoristas que possuem a propriedade do veículo como aqueles que, embora possuam a CNH, não tenham veículos próprios.

Para admissão do motorista na plataforma, é preciso que o veículo esteja de acordo com os requisitos exigidos pela empresa como o tempo máximo de fabricação, o número de portas e de lugares no veículo, possuir ar-condicionado, etc., como indicado na imagem abaixo.

Figura 3 - Categorias de carros admitidos na plataforma da 99

Fonte: Site da Uber[106].

A Uber também indica quais veículos não são aceitos, possuindo, inclusive, uma lista de veículos elegíveis para cada cidade. A lista citada varia de acordo com o local, onde será realizado a prestação de serviço[107].

---

[104] Disponível em: https://www.Uber.com/br/pt-br/drive/vehicle-solutions/. Acesso em: 19 set 2022.
[105]As condições e os valores do aluguel são definidos pelos próprios usuários. Disponível em: https://www.Uber.com/pt-BR/blog/crie-um-anuncio-para-oferecer-seu-veiculo-no-Uber-match-%F0%9F%9A%97/. Acesso em:19 set. 2022.
[106] Disponível em: https://www.Uber.com/br/pt-br/drive/requirements/. Acesso em: 19 set. 2022.

Cumpridas essas exigências, para efetuar o cadastro na plataforma digital é preciso que o motorista aceite os "Termos e condições gerais dos serviços de tecnologia"[108], unilateralmente elaborados pela Uber. Similar a um contrato de adesão[109], o motorista fica sujeito à concordância dos termos e futuras modificações para que consiga concluir o cadastro e receber as ofertas de serviço[110].

Após a aprovação do cadastro pela Uber, o motorista precisa baixar o aplicativo da *Uber Driver – para motorista* em seu celular, completar o seu perfil com seus dados pessoais e adicionar os seus dados bancários[111] (para recebimento dos valores das corridas realizadas)[112].

Conforme aponta a investigação do Ministério Público do Trabalho (BRASIL, 2021a) até meados de 2017 a Uber promovia treinamentos presenciais para os motoristas, com vistas a orientá-los sobre o uso e as regras da plataforma. Hoje em dia, os motoristas recebem esse conteúdo no formato de vídeo quando concluem os seus cadastros.

Passaremos a seguir para análise sobre como é feito o cadastro na plataforma da 99.

2.1.2 O processo de cadastramento na plataforma digital da 99

---

[107] No caso do Rio de Janeiro, a lista está disponível em: https://www.Uber.com/global/pt-br/eligible-vehicles/?city=rio-de-janeiro. Acesso em: 19 set. 22.

[108] Este trabalho teve como referência o documento "Termos e condições gerais dos serviços de tecnologia", cuja última atualização foi de 16 de abril de 2020.

[109] Nesse ponto, há uma das principais controvérsias sobre a natureza da relação de trabalho nas plataformas digitais, porque se o trabalhador fosse verdadeiramente autônomo, ele não estaria sujeito a um contrato de adesão, uma vez que este é incompatível com a noção de autonomia.

[110] Assim como se extrai dos "Termos e condições gerais dos serviços de tecnologia", em sua cláusula nº 20 sobre as disposições gerais "20.1. Você só estará vinculado por alterações ou termos suplementares a estes Termos se os aceitar, contudo, se Você não aceitá-los, Você não poderá continuar utilizando nosso Aplicativo de Motorista e nossos Serviços. Caso haja conflitos entre estes Termos e qualquer informação suplementar, tal informação suplementar prevalecerá, sendo adicional e considerada parte destes Termos. A invalidade de qualquer cláusula destes Termos não afetará as demais disposições. Nós poderemos ceder ou transferir estes Termos ou quaisquer de nossos direitos ou obrigações aqui estabelecidas, no todo ou em parte, sem seu consentimento (Você, contudo, não poderá fazer o mesmo, visto que estes Termos devem permanecer com Você). Estes Termos, incluindo quaisquer anexos e políticas incorporadas aqui, constituem a totalidade do acordo e entendimento entre nós com relação ao objeto em questão e este documento imediatamente encerra, substitui e supera todos os acordos, contratos e acertos anteriores entre nós".

[111] A Uber também fornece o serviço de carteira digital Uber Conta, vinculado ao aplicativo de mobilidade urbana.

[112] Informações obtidas no vídeo "COMO SE CADASTRAR NA UBER MOTORISTA 2022 [PASSO A PASSO]" disponível em: https://youtu.be/AzYju9W7aUM. Acesso em: 10 out. 2022.

Nos "Termos de Uso Motorista/Motociclista Parceiro"[113] da 99 estão dispostos os requisitos para cadastro na plataforma, confira-se:

> 3.1. Para utilizar grande parte dos Serviços, o Motorista/Motociclista Parceiro deve registrar-se e manter apenas uma conta pessoal de Motorista/Motociclista Parceiro ("Conta"). O Motorista/Motociclista Parceiro deve ter capacidade civil, possuir Carteira Nacional de Habilitação ("CNH") definitiva com permissão para exercício de atividade remunerada ("EAR") e deverá cumprir todos os requisitos legais correspondentes ao local de sua atuação para exercício da atividade de transporte remunerado individual de passageiros, para Motoristas/Motociclistas Parceiros e para exercício da atividade de utilidade pública de transporte individual de passageiros ("Táxi") para Taxistas. O Motorista/Motociclista Parceiro que desejar utilizar o Serviço deverá obrigatoriamente preencher os campos de cadastro exigidos, inclusive relativos aos dados necessários para recebimento de valores em decorrência da sua atividade de transporte de passageiros, intermediado pela 99, e responderá pela veracidade das informações declaradas, obrigando-se a manter informações válidas, atualizadas e corretas. Em caso de não confirmação de seus dados, o acesso do Motorista/Motociclista Parceiro ao Serviço poderá ser bloqueado, a exclusivo critério da 99.
>
> 3.2. Após receber a documentação de cadastro, a 99 efetuará uma análise e poderá aceitar ou recusar a solicitação de cadastro do Motorista/Motociclista Parceiro. A 99 também poderá realizar a checagem de antecedentes criminais e quaisquer outras verificações que considerar oportunas ou que sejam exigidas pela legislação aplicável.

De forma semelhante ao verificado junto à Uber, para o cadastro na 99 são exigidos o envio eletrônico de documentos pessoais, das certidões de antecedentes criminais e de documentos do veículo. Para conclusão do cadastro também é uma condição imprescindível o aceite e a assinatura eletrônica dos documentos "Termos de Uso" e da "Política de Privacidade".

Em seguida, os documentos são analisados pela empresa que, em seus termos de uso, se reserva ao direito de admitir ou não o motorista que realizou o cadastro, e de realizar as checagens dos antecedentes criminais ou quaisquer outras que considerar oportunas (como a solicitação de documentos adicionais ou até mesmo o reconhecimento facial)[114]. Por outro lado, a 99 transfere ao motorista a responsabilidade das informações de sua conta, dispondo

---

[113] Consulta disponível em: https://99ap.com/legal/termos/motorista/?_time=1637120731&lang=pt-BR&location_country=BR. Acesso em: 27 out. 2022.

[114] Como dispõe a cláusula 3.3.1 do termo de uso: "A 99 se reserva o direito de solicitar documentos adicionais para confirmação de cadastros, bem como outros métodos de identificação e autenticação do Motorista/Motociclista Parceiro (como, por exemplo, reconhecimento facial), por ocasião do cadastro e enquanto o Motorista/Motociclista Parceiro utilizar os Serviços a qualquer tempo. Mesmo após a confirmação do cadastro, é possível o cancelamento da conta caso sejam verificadas incongruências no processo de verificação, a exclusivo critério da 99".

expressamente em seus termos de uso que "as informações da Conta são de exclusiva responsabilidade de quem as inseriu"[115].

A conta do motorista também é exclusiva e intransferível, sendo vedada a sua transferência ainda que temporária a terceiros, sob pena de desativação na plataforma:

> 3.3. O perfil do Motorista/Motociclista Parceiro é exclusivo e intransferível. O Motorista/Motociclista Parceiro compromete-se, mediante aceitação dos Termos, a não compartilhar sua Conta com terceiros, sendo vedada a transferência de sua Conta, sob pena de cancelamento imediato da Conta do Motorista/Motociclista Parceiro, além de encaminhamento do caso às autoridades públicas para análise de eventuais penalidades criminais e civis aplicáveis.

Assim como na Uber, para o cadastro na 99 não há exigência da inscrição como microempreendedor individual (MEI).

No entanto, a cláusula 4.8 dos termos de uso dispõe expressamente sobre a ausência de vínculo de emprego entre o motorista e a empresa proprietária da plataforma digital:

> 4.8. INEXISTÊNCIA DE RELAÇÃO DE TRABALHO, VÍNCULO DE EMPREGO E OUTROS. NÃO SE ESTABELECE ENTRE O MOTORISTA/MOTOCICLISTA PARCEIRO E A 99 QUALQUER VÍNCULO DE NATUREZA SOCIETÁRIA, EMPREGATÍCIA E/OU ECONÔMICA, SENDO CERTO QUE O MOTORISTA/MOTOCICLISTA PARCEIRO É LIVRE PARA REALIZAR CORRIDAS QUANDO QUISER, BEM COMO PARA CESSAR A UTILIZAÇÃO DO APLICATIVO A QUALQUER MOMENTO, AO SEU LIVRE E EXCLUSIVO CRITÉRIO. A 99 NÃO POSSUI UMA FROTA DE VEÍCULOS, PRESTANDO EXCLUSIVAMENTE OS SERVIÇOS DE LICENCIAMENTO E INTERMEDIAÇÃO VOLTADOS À FACILITAÇÃO DA CONTRATAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE PERANTE UM MOTORISTA/MOTOCICLISTA PARCEIRO CADASTRADO NO APLICATIVO.

O documento também consigna que a 99 "não possui uma frota de veículos própria".

Para a realização do cadastro na plataforma digital, no entanto, é preciso que o automóvel a ser utilizado na prestação de serviço esteja em conformidade com os critérios de admissão estabelecidos para a empresa.

A 99 possui 4 categorias de serviços, cujos requisitos variam de acordo com a cidade:

Figura 4 - Categorias de carros admitidos na plataforma da 99

[115] Item 3.3.2 do Termo de Uso "3.3.2. As informações da Conta são de exclusiva responsabilidade de quem as inseriu. No caso de acarretarem danos ou prejuízos de qualquer espécie, as medidas cabíveis podem ser tomadas pela 99 a fim de resguardar seus interesses e a integridade de Passageiros, demais Motoristas/Motociclistas Parceiros do Aplicativo e da própria 99".

Fonte: Site da 99[116]

Para a categoria *99Pop* na cidade do Rio de Janeiro é exigido que o veículo possua até dez anos de fabricação, quatro portas e ar-condicionado[117].

Para categoria *99Comfort*, a empresa possui uma listagem de marcas e modelos de carros elegíveis[118] e exige que a avaliação mínima acumulada do motorista seja de 4,6 estrelas[119].

A 99, assim como a Uber, oferece o programa de aluguel de carro para aqueles motoristas que não possuam veículo próprio, por meio de parcerias com as locadoras Unidas e Movida[120]. No entanto, a 99 também oferece o programa para compra de veículos, por meio do consórcio *Mycon* ou por meio da compra de carros seminovos da Movida[121].

Diferente da Uber, na cidade do Rio de Janeiro, a 99 também oferece o serviço de táxi[122], denominado 99 Táxis[123]. Para admissão, é exigido que o motorista esteja inscrito no Cadastro

---

[116] Disponível em: https://99ap.com/motorista/. Acesso em: 27 out. 2022.
[117] Disponível em: https://99ap.com/ajuda/motorista/como-me-cadastro-como-motorista-pop/?utm_source=google&utm_medium=organic&utm_campaign=none&d_ga_id=GA1.2.1319804750.1657546752&d_gcl_au=1.1.1529592335.1654628614. Acesso em: 27 out. 2022.
[118] Disponível em: https://99ap.com/rio-de-janeiro/99comfort/e-31-lightbox.html. Acesso em: 27 out. 2022.
[119] Disponível em: https://99ap.com/rio-de-janeiro/99comfort/. Acesso em: 27 out. 2022.
[120] Disponível em: https://99ap.com/motorista/solucoes-para-veiculos/#parcerias-para-alugar. Acesso em: 27 out. 2022.
[121] Disponível em: https://99ap.com/motorista/solucoes-para-veiculos/. Acesso em: 27 out. 2022.
[122] Vale lembrar que a 99, quando foi fundada no Brasil, em 2012, era uma plataforma de mobilidade urbana apenas de táxis, por essa razão, se chamava 99 Táxis. Somente em 2017, a empresa ampliou os seus serviços para incluir carros convencionais. A Uber já oferece o serviço de táxi em algumas cidades do Brasil, como São Paulo e Belo Horizonte, mas o serviço não está disponível na cidade do Rio de Janeiro.
[123] De acordo com o *site*, o serviço 99TáxiTop não está disponível na cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: https://99ap.com/motorista/99-taxi-top/. Acesso em: 27 out. 2022.

Municipal de Condutores de Táxis do município e que o veículo possua as seguintes características:

> "Requisitos do veículo
> - Quatro portas
> - Dirigir e cadastrar um veículo registrado como taxi (placa vermelha) no Denatran;
> - Dirigir um veículo com licença de alvará válida emitida pelo órgão responsável;
> - Cumprir qualquer outro requisito estabelecido pelo Poder Público competente"[124].

Similar ao procedimento da Uber, após a aprovação do cadastro do motorista, é preciso que ele faça o *download* do aplicativo "99 Motorista: Carro ou Moto" em seu celular, complete o seu perfil com seus dados pessoais e adicione os seus dados bancários para recebimento dos valores das corridas realizadas[125].

Por fim, vale acrescentar que, embora não conste nos documentos analisados a exigência da realização de treinamento, a investigação do Ministério Público do Trabalho apontou que a plataforma também oferece cursos para uso do aplicativo e orientações sobre a legislação de trânsito, o atendimento ao cliente, inclusive, sobre como se portar e vestir durante a realização da atividade (BRASIL, 2021b, p. 24).

Tivemos acesso à plataforma *online* de cursos da 99, denominada "Educa Somos 99". Nela, são disponibilizadas aulas sobre o funcionamento da 99, saúde e bem-estar, diversidade, desenvolvimento pessoal e como o motorista pode alcançar a avaliação máxima. O *site* da 99 define a plataforma de educação como "treinamentos rápidos e totalmente remotos, que contribuem para o seu dia a dia como motorista parceiro 99 e para a sua vida"[126].

Os elementos analisados indicam que a empresa 99 Tecnologia Ltda realiza o recrutamento, a seleção e o treinamento de seus motoristas, que prestam pessoalmente a atividade final que é o transporte de pessoas físicas, realidade muito similar ao que identificamos na plataforma da Uber.

Em comum, ambas as empresas dirigem e controlam diretamente o processo de admissão dos motoristas nas plataformas, que reúne normas que dispõem sobre critérios pessoais para admissão, a vedação à subcontratação e/ou utilização da plataforma por terceiros, exigências para

[124] Disponível em: https://99ap.com/motorista/99-taxi/. Acesso em: 27 out. 2022.
[125] Assim como a Uber, a 99 também possui a carteira digital 99 Pay, vinculado ao aplicativo de mobilidade urbana.
[126] Disponível em: https://www.somos99.com.br/99educa. Acesso em 07 de dez. de 2022.

habilitação do veículo a ser utilizado e o fornecimento de cursos e "guias de conduta". É preciso que o motorista siga todos os critérios estabelecidos pela plataforma, pois, caso contrário, não é possível concluir o seu cadastro[127].

2.2 O controle na distribuição das corridas

No presente item, identificaremos os parâmetros definidos pelas plataformas digitais para acesso e distribuição das corridas, com vistas a verificar como ocorre a direção da prestação do serviço.

Seguindo a mesma ordem do item anterior, primeiro analisaremos os comandos expedidos pela Uber para, em seguida, estudarmos a dinâmica junto à 99.

2.2.1 Os critérios para acesso às corridas pelos motoristas da Uber

O acesso às corridas pelos motoristas se dá por meio do aplicativo "Uber – para motorista". Nele, o motorista precisa estar ativo para receber as ofertas de viagens.

As corridas são ofertadas de acordo com a geolocalização dos motoristas e a proximidade com o local onde se encontra o passageiro[128].

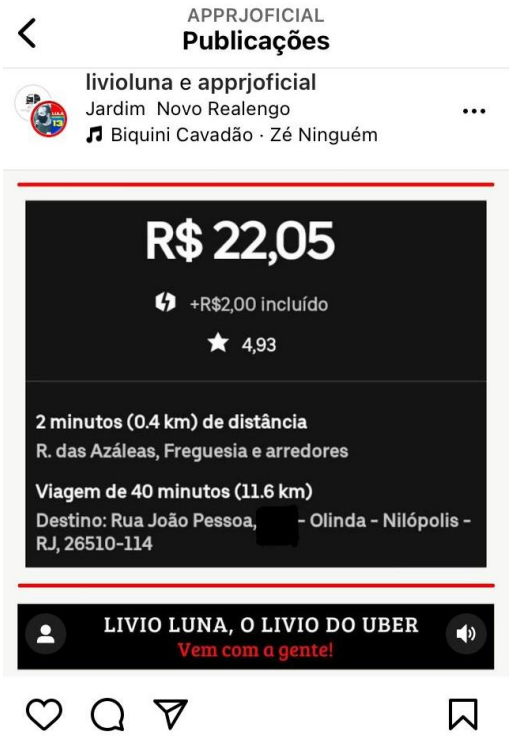
---

[127] Essa também foi a conclusão da 3ª turma do TST, no Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066, que identificou que, no caso concreto, a empresa-plataforma estabelecia unilateralmente as regras e os parâmetros da atividade econômica: "saliente-se ser fato notório (art. 337, I, do CPC/15) que a Reclamada é quem estabelece unilateralmente os parâmetros mais essenciais da forma de prestação dos serviços e da dinâmica de funcionamento da atividade econômica, como, por exemplo, a exigência de idade mínima dos automóveis utilizados pelos trabalhadores, bem como a definição do preço da corrida e do quilômetro rodado no âmbito de sua plataforma digital" (BRASIL, 2022b).

[128] Assim como se extrai dos "Termos e condições gerais dos serviços de tecnologia", em sua cláusula nº 2.2 "Você poderá abrir o Aplicativo de Motorista quando desejar, mas precisará ficar online para receber solicitações de Viagens. Quando Você estiver logado e online no Aplicativo de Motorista, ele poderá lhe enviar solicitações de Viagens de Usuários(as) que estejam próximos a Você. Se Você decidir aceitar uma solicitação, nosso Aplicativo de Motorista disponibilizará o local de partida do(a) Usuário(a) em questão a Você. O(A) Usuário(a) também receberá informações para identificar Você, incluindo seu primeiro nome, fotografia, localização, informação do veículo, assim como outros dados sobre Você que são tratados em razão de seu uso do Aplicativo de Motorista, como a sua média de avaliação".

Hoje em dia, no momento da oferta da viagem, aparecem para o motorista os seguintes dados: (i) local onde se encontra o passageiro; (ii) local onde a corrida será concluída; (iii) o valor da corrida; (iv) o tempo estimado; (v) a quilometragem estimada e; (vi) a classificação do passageiro. A imagem abaixo ilustra a dinâmica do recebimento da corrida pelo motorista:

Figura 5 - Demonstração do recebimento da corrida no aplicativo da Uber



Fonte: *Instagram* APPRJOFICIAL[129]

Até o mês de abril deste ano, os motoristas só conseguiam visualizar o endereço de destino da corrida, após o seu início[130], situação que lhes causavam insegurança e não permitia com que selecionassem as corridas desejadas.

Hoje, embora o motorista consiga previamente visualizar o destino da corrida e o nome do passageiro, o desenho da plataforma não permite com que ele escolha o passageiro e nem que o passageiro selecione o motorista desejado. A seleção dos sujeitos é gerenciada exclusivamente pelo algoritmo da plataforma digital.

---

[129] Disponível em: https://www.instagram.com/p/CehIvakOC_A/?utm_source=ig_web_copy_link. Acesso em: 05 nov. 2022.

[130] Disponível em: https://www.techtudo.com.br/noticias/2022/04/Uber-passa-a-mostrar-destino-final-da-viagem-aos-motoristas.ghtml. Acesso em: 11 out. de 2022.

Após o aceite da corrida, o deslocamento até o local de embarque do passageiro e o ingresso deste no veículo, a corrida é iniciada.

O motorista é o obrigado a "transportar os(as) Usuários(as) e seus acompanhantes (se houver) ao destino especificado, e somente poderá realizar interrupções ou paradas desde que autorizadas pelos(as) Usuários(as)", de acordo com o item 3.1 dos "Termos e condições gerais dos serviços de tecnologia".

Ao final da corrida, o pagamento é feito com dinheiro, por PIX, por *Paypal*, pela carteira digital da Uber (Uber *Cash*), pelo cartão pré-pago da Uber (Cartão de Oferta) ou pelos cartões de crédito ou débito, de acordo com a escolha do passageiro. Em seguida, o motorista e o passageiro se avaliam, anonimamente, dentro da escala de uma a cinco estrelas.

Um dado importante encontrado pela investigação feita pela Procuradoria Regional do Trabalho da 2ª Região é que o acesso às corridas não só está relacionado à distância entre passageiro e motoristas, como também há um programa de preferência de corridas para motoristas com melhores avaliações, ou seja, "os motoristas mais bem avaliados recebem mais trabalho" (BRASIL, 2021a).

Para tanto, a Uber possui o programa VIP (aplicável tanto para passageiros como para motoristas), que oferece vantagens para os usuários que utilizam com frequência os seus serviços e estão bem avaliados. Resumidamente, por meio de critérios de distribuição de corridas previamente configurados na plataforma digital, a Uber confere prioridade no acesso às corridas aos motoristas mais bem avaliados para as corridas de passageiros que regularmente utilizam os serviços da empresa. Em troca, os passageiros denominados "VIPs" também conseguem prioridade no aceite de suas corridas comparados aos demais passageiros.

Mensalmente, a Uber realiza a seleção de motoristas e passageiros para integrarem ao programa VIP. No Rio de Janeiro, por exemplo, para que o motorista participe do programa VIP é preciso que mantenha a avaliação igual ou maior a 4.85 e ter o registro de mais de 300 viagens"[131]. A própria empresa informa também que motoristas com baixas taxas de aceitação ou altas taxas de cancelamentos não são considerados para integrarem ao programa.

Como se nota, toda a prestação do serviço de transporte é dirigida e controlada digitalmente pela plataforma, que exige dos seus motoristas um "padrão de qualidade", como se observa no item. 6.2 dos "Termos e condições gerais dos serviços de tecnologia": "Você

[131] Disponível em: https://www.Uber.com/pt-BR/blog/saiba-como-funciona-Uber-vip. Acesso em: 20 out. 22.

reconhece que os Usuários(as) esperam que Você realize as Viagens com competência, zelo e diligência, bem como que Você mantenha padrões elevados de profissionalismo, serviço e cortesia em relação a eles".

É interessante notar que o documento "Termos e condições gerais dos serviços de tecnologia" é firmado entre o motorista e a Uber, mas a cláusula acima transcrita é redigida como se o usuário passageiro é quem exigisse do motorista o elevado padrão de qualidade.

E isso não é uma verdade, pois, na hipótese de não ser alcançado o nível exigido na prestação de serviço pelo motorista, é a plataforma digital que aplica as sanções disciplinares[132]. Essa é uma das diversas manifestações da subordinação algorítmica na relação do trabalho em plataformas digitais.

Por fim, destacamos que a investigação da Procuradoria Regional do Trabalho da 2ª Região também identificou o uso de técnicas de controle por programação, nas quais a Uber, por meio de incentivos financeiros, estimula diretamente os motoristas a realizarem mais corridas e, com isso, comanda as jornadas de trabalho dos motoristas conectados à plataforma. Como exemplos dessas técnicas empregadas estão o envio de mensagens informando o local que está incidindo a chamada "tarifa dinâmica" e o envio de *e-mail* e mensagens de textos incentivando os motoristas a permanecerem mais tempo *online*, à disposição da plataforma.

Inclusive, há casos em que os motoristas relatam o envio automático de mensagens no momento em que eles estavam desligando o aplicativo para descanso, sugestionando-os a trabalhar por mais tempo e indicando o valor em reais que receberiam por isso. Os próprios motoristas ouvidos pelo Ministério Público do Trabalho relataram que isso pode parecer "bobo", mas que surtia efeito como se estivessem em um "cassino" (BRASIL, 2021a, p. 86). Esses incentivos que, à primeira vista, soam como inofensivos, na verdade, são técnicas de controle por programação, que se utilizam da *gameficação* - e de sua aparência lúdica – para alienar e explorar ainda mais o trabalhador (BRASIL, 2021a). Essas técnicas também integram a metodologia do *carrot and stick*, analisada no item 1.3.2 do primeiro capítulo.

[132] A decisão da 3ª turma do TST, no Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066, mencionada anteriormente, endossa o entendimento adotado pelo Tribunal Regional do Trabalho que identificou que a Uber, "avaliava continuamente a performance dos motoristas, por meio de um controle telemático e pulverizado da qualidade dos serviços a partir da tecnologia da plataforma digital e das notas atribuídas pelos clientes/passageiros ao trabalhador. Tal sistemática servia, inclusive, de parâmetro para o descredenciamento da plataforma digital - perda do trabalho -, caso o obreiro não alcançasse uma média mínima" (BRASIL, 2022b).

Passaremos adiante para análise das regras estabelecidas pela 99 no que tange ao acesso às corridas e a sua execução.

2.2.2 Os critérios para acesso às corridas pelos motoristas da 99

Após o cadastro e a habilitação digital, o acesso às corridas pelos motoristas se dá por meio do aplicativo "99 Motorista: Amplie sua renda", que pode ser utilizado tanto por taxistas como por motoristas particulares. Nele, o motorista precisa estar ativo para receber as ofertas de viagens, que são lançadas ininterruptamente pela plataforma digital.

Assim como ocorre na Uber, o acesso às corridas pelos motoristas/taxistas da 99 se dá pela geolocalização dos motoristas, de acordo com a proximidade do local do passageiro que solicitou a viagem[133]. Realizará a corrida aquele motorista que primeiro aceitá-la.

No entanto, nos depoimentos dos motoristas da 99 que instruem a Ação Civil Pública nº 1001384-45.2021.5.02.0072, em trâmite junto à 72ª Vara do Trabalho de São Paulo, constam relatos de que os motoristas mais bem avaliados também recebem prioridade na distribuição das corridas pela plataforma digital (BRASIL, 2021a), realidade similar à encontrada na Uber. Essas informações revelam que não há uma equidade na oferta de trabalho, assim como os motoristas estão subordinados à plataforma, uma vez que precisam constantemente manter as notas de suas avaliações nos patamares determinados por aquela para ter acesso às corridas.

No momento da oferta da corrida também aparece ao motorista os seguintes dados: (i) local onde se encontra o passageiro; (ii) local onde a corrida será concluída; (iii) o valor da corrida; (iv) o tempo estimado; (v) a quilometragem estimada e; (vi) a classificação do passageiro. A imagem abaixo ilustra como a corrida aparece ao motorista.

Figura 6 - Demonstração do recebimento da corrida no aplicativo da 99Pop

[133] Assim como se extrai dos "Termos de Uso Motorista/Motociclista Parceiro", em sua cláusula nº 4.4.1, a saber: "Por meio do Aplicativo, o Motorista/Motociclista Parceiro receberá chamadas de Passageiros, de acordo com a categoria selecionada pelo Passageiro, localização e destino, opcionais e outros critérios presentes ou futuros que venham a ser determinados pela 99".

Fonte: Instagram APPRJOFICIAL[134]

O destino da corrida aparece tanto para motoristas particulares como para os taxistas que utilizam a plataforma.

Após o aceite da corrida, o deslocamento até o local de embarque do passageiro e o ingresso deste no veículo, a corrida é iniciada. No aplicativo do passageiro, o deslocamento e a execução da corrida também podem ser monitorados, de forma semelhante ao que ocorre na plataforma da Uber.

A execução da corrida é integralmente monitorada pela plataforma por meio da geolocalização do motorista fornecida pelo GPS integrado ao aplicativo.

A 99 expressamente proíbe que durante a corrida o motorista utilize o seu veículo para prestação de outro serviço:

> 3.4.2. No mesmo sentido, o Motorista Parceiro fica desde já ciente e concorda que, ao aceitar um chamado para prestar qualquer um de seus serviços por

[134] Disponível em: https://www.instagram.com/p/CZ9lUa0LJj0/?utm_source=ig_web_copy_link. Acesso em: 05 dez. 2022.

> intermédio da Plataforma da 99, não poderá utilizar seu veículo concomitantemente para a prestação de quaisquer outros serviços.

Além disso, a prestação do serviço deve ser realizada pessoalmente pelo motorista/taxista, sendo vedada a sua transferência para terceiros, seja por meio da cessão de *login* e senha, seja pela forma da subcontratação[135].

Nos termos de uso da 99 não consta disposição sobre a obrigatoriedade de levar acompanhantes ou realizar paradas requeridas pelo passageiro. Por sua vez, no guia da Comunidade 99, a parada extra durante a viagem aparece como uma faculdade do motorista: "Você precisa fazer uma parada extra durante a viagem? Pergunte se é possível e altere no aplicativo"[136].

Assim como na Uber, ao final da corrida da 99, o pagamento é feito com dinheiro, *Paypal*, máquina de cartão de crédito do motorista ou por intermédio da carteira digital da *99Pay*, de acordo com a escolha do passageiro.

Em seguida, o motorista e o passageiro se avaliam, anonimamente, dentro da escala de uma a cinco estrelas. De acordo com o *site* da empresa, os critérios utilizados para as notas dos motoristas são[137]:

> ● Qualidade do serviço;
> ● Limpeza do veículo;
> ● Taxas de aceitação e cancelamento de corridas.
>
> O que o passageiro pode avaliar:
> ● Comportamento do motorista durante a viagem;
> ● Respeito ao trajeto indicado pelo app;
> ● Limpeza do veículo;
> ● Impressões gerais sobre a viagem138.

Com base nessa avaliação do usuário final do serviço, é feita a "avaliação de desempenhado ou performance", como aponta a investigação do Ministério Público do Trabalho (BRASIL, 2021b).

---

[135] De acordo com o item 3.3 do "Termo de Uso Motorista/Motociclista Parceiro". Disponível em: https://99ap.com/legal/termos/motorista/. Acesso em: 14 nov. 2022.

[136] Disponível em: https://www.guiadacomunidade99.com.br/1-respeito/#1086. Acesso em 14 nov. 2022.

[137] Já os critérios para avaliação dos usuários passageiros são: "i) Comportamento do passageiro durante a viagem (respeito ao motorista, postura e limpeza são pontos importantes a serem avaliados); ii) Pontualidade e respeito ao endereço colocado como ponto de partida; iii) Impressões gerais sobre a viagem". Disponível em: https://99ap.com/blog/motorista/como-saber-minha-nota-na-99-10-dicas-para-mante-la-alta/. Acesso em: 14 nov. 2022.

[138] Disponível em: https://99ap.com/blog/motorista/como-saber-minha-nota-na-99-10-dicas-para-mante-la-alta/. Acesso em: 14 nov. de 2022.

Um ponto que merece destaque é que a 99, em seu *site*, exibe diversas campanhas – como "Corra e Ganhe", "Multiplica 99", "Seguidinha 99" etc. –, pautadas na metodologia do *carrot and stick*, que estimulam os motoristas a fazerem mais corridas, em troca de recompensas financeiras. Confira-se:

> **Corra e Ganhe:** completando uma determinada quantidade de corridas dentro do prazo estipulado, você recebe uma recompensa em dinheiro. **Clique aqui** para saber mais.
> **Completa 99:** a 99 completa os ganhos do motorista parceiro, em dias e horários determinados.
> **Multiplica 99:** completando uma determinada quantidade de corridas em um período, os ganhos base são multiplicados e o motorista recebe essa recompensa adicional
> **Seguidinha 99:** a cada meta de corridas alcançada, corridas sem cancelar ou rejeitar, você recebe uma recompensa.
> **Corrida Premiada:** sorteio de 2 milhões em prêmios. Quanto mais corridas, mais chances de ganhar.
> **Indique um novo Motorista:** indicando um motorista para ser nosso parceiro, você e o seu indicado poderão receber recompensas por isso.
> **Programa Mais Ganhos 99:** pacote de benefícios exclusivo para motoristas parceiros 99.
> **Taxa Garantida:** ao completar o mínimo de 10 corridas na semana, garantimos que a taxa cobrada pela 99 em suas corridas seja de no máximo 19,99%. Esse ajuste é feito automaticamente na sua carteira do aplicativo, e é atualizado sempre na próxima segunda-feira de cada semana. **Clique aqui** para saber mais[139]

A investigação do Ministério Público do Trabalho também identificou que a 99 "encaminha mensagens (*pushes* e *e-mails*) para engajar os motoristas no uso do aplicativo e com orientações para melhor desempenho no atendimento ao cliente", assim como "realiza campanhas de bonificação como forma de incentivar o engajamento/corridas" (BRASIL, 2021b). Tais condutas, por parte da empresa 99, manifestam, mais uma vez, o seu controle sobre o direcionamento da atividade final.

Análise aprofundada trazida neste tópico sobre o modo como são realizadas as corridas nos permite concluir que ambas as plataformas citadas inserem os motoristas na dinâmica de organização e funcionamento de cada empresa analisada. Identificamos que há uma dependência mútua entre as empresas-plataformas e os motoristas. Sem a integração dos motoristas à estrutura empresarial, a Uber e a 99 não conseguiriam prestar a atividade de transporte. E, sem a organização da clientela e de todo o empreendimento pela Uber e pela 99, os motoristas não conseguiriam ter acesso às corridas.

[139] Disponível em: https://99ap.com/ajuda/motorista/regras-de-campanha/. Acesso em: 06 nov. 2022.

A grande questão é que, no modo como o modelo de negócio é estruturado, não há margem para exercício da autonomia por parte dos trabalhadores. Toda a dinâmica da prestação da corrida é controlada pelas empresas-plataformas. Em ambas as plataformas encontramos: i) a organização da clientela; ii) o acompanhamento das corridas por geolocalização; iii) a avaliação permanente e o *rankeamento* dos usuários que interferem no acesso à oferta de corridas; iv) a fixação de metas e incentivos financeiros, por meio técnicas de controle por programação.

A identificação desses elementos conflui para a caracterização, nessas relações de trabalho sob demanda, da subordinação jurídica, em suas múltiplas dimensões – clássica, objetiva, estrutural e algorítmica – como estudado no capítulo acima.

2.3 A ausência de eventualidade: as extensas e intensas jornadas de trabalho dos motoristas.

No âmbito nacional, de acordo com a pesquisa divulgada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2022), denominada "Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham", a jornada de trabalho de motoristas que trabalharam para plataformas digitais é próxima a registrada pelos taxistas, cuja média é de 41,4 horas por semana[140].

No âmbito da cidade do Rio de Janeiro, a pesquisa realizada pelo Grupo de Pesquisa Trabalho no Século XXI[141] identificou que 33% dos motoristas de plataformas digitais entrevistados trabalham mais de 60 horas por semana, 24% trabalham entre 48 e 60 horas por semana, 22% trabalham até 30 horas por semana, 16% trabalham de 31 a 48 horas semanais e 5% não souberam responder (SANTOS; CARELLI, 2022)[142].

---

[140] A pesquisa utiliza os dados da PNAD Contínua 2016-2021 - IBGE. A média apresentada se refere ao quarto trimestre de 2021, o último analisado pela série.

[141] A pesquisa realizada pelo Grupo de Pesquisa Trabalho no Século XXI, vinculado à Pós-Graduação da Faculdade Nacional de Direito (FND) da Universidade Federal do Rio de Janeiro se baseou em 55 entrevistas realizadas com entregadores e motoristas que trabalham para plataformas digitais, durante os anos de 2018, 2019 e 2020, na cidade do Rio de Janeiro.

[142] Para fins de comparação, a jornada de trabalho máxima constitucionalmente prevista para todos os trabalhadores são de 44 horas semanais e o intervalo entre dois turnos de trabalho previsto na CLT é de 11 horas consecutivas de descanso.

A pesquisa também destaca a intensificação do trabalho nesta atividade, a partir do "relato de 80% dos entrevistados que trabalham aos finais de semana e 74% que executam trabalho noturno" (SANTOS; CARELLI, 2022).

Nesse cenário, a investigação do Ministério Público do Trabalho (BRASIL, 2021b), encontrou que 37% do contingente de motoristas analisados possuía menos de 1 dia de descanso[143]. Do universo de 9.444 motoristas da categoria 99POP, "3.536 não teve, média, nem mesmo 1 dia de descanso semanal; 4.501 teve entre 1 e 2 dias de descanso semanal; 1.272 teve entre 2 e 3 dias de descanso semanal; por fim, 135 teve mais de 3 dias de descanso semanal" (BRASIL, 2021b, p. 69).

Um exemplo conhecido dessa realidade exaustiva foi o acidente de trânsito, muito noticiado pela mídia no ano de 2022, que envolveu o *digital influencer* Rodrigo Mussi. Na ocasião, o motorista da 99 dormiu ao volante e colidiu com um caminhão. A apuração feita polícia civil constatou que o motorista vinha de uma sequência de dias cumprindo longas jornadas e descansando pouco[144]. Esse caso revelou que, no Brasil, as empresas-plataformas não fiscalizam as jornadas de trabalho e, com isso, foram descobertos vários casos de acidente no trânsito sofridos por outros motoristas, em decorrência do cansaço (MATOS, 2022).

Ao contrário do imaginário construído em torno da liberdade dos motoristas na ativação e desativação na plataforma, as diferentes informações levantadas confluem ao demonstrar concretamente a presença de um dos elementos da relação de emprego que é a habitualidade (ou não eventualidade). Os dados colacionados denunciam a presença de jornadas de trabalho extensas e intensas, que ultrapassam o limite de horas de trabalho constitucionalmente previsto (art. 7º, XIII da Constituição Federal), e, muitas vezes, de forma ininterrupta, sem o gozo de um dia sequer para o descanso semanal.

A presença do elemento da não eventualidade (habitualidade) no trabalho de motoristas da 99 e da Uber está no fato desses atores estarem inseridos numa permanente dinâmica organizacional que faz com que eles nutram a expectativa de trabalhar de modo habitual[145]. Em muitos casos, não é apenas uma expectativa, mas uma necessidade concreta. A estratégia de

---

[143] Esses dados foram requisitados pelo juízo da 71ª Vara do Trabalho de São Paulo, na Ação de Produção de Antecipação de Provas nº 1000204-65.2019.5.02.0071, perante o Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região.

[144] Segundo José Pereira, presidente da Associação dos Motoristas de Aplicativos de Porto Alegre, entrevistado na reportagem citada, "há vários profissionais que emendam vários dias e noites de trabalho, dormindo algumas poucas horas em postos de gasolina em horários intercalados" (MATOS, 2022)

[145] Como aponta a investigação do Ministério Público do Trabalho em face da Uber (BRASIL, 2021ª).

precificar o trabalho em patamares baixos faz com que os motoristas precisem se submeter às "jornadas estafantes, sem folga e sem direitos" (SANTOS, CARELLI, 2022, p. 1) para que consigam alcançar uma renda mínima - ou necessária - para manutenção da sua vida e de seus dependentes.

Somados à essa necessidade, as empresas-plataformas digitais também se utilizam do controle algoritmo para incentivar que os motoristas fiquem mais tempo "ativos" na plataforma, com a concessão de promoções para que seja alçada a meta programada de corridas no período determinado, por exemplo, somados ao envio de e-mails, *notificações* e SMS.

A investigação do MPT (BRASIL, 2021a), identificou que quando o motorista da Uber ia desligar o aplicativo, o aplicativo mostrava os ganhos obtidos no dia e, automaticamente, aparecia uma mensagem incentivando que ele dirigisse mais tempo para ganhar um respectivo valor em reais, como descrevemos acima.

Foram identificados também casos em que a Uber controlava a jornada de trabalho dos motoristas, por meio do sistema *carrot and stick.* Nos dias de grande eventos e feriados, a empresa garantia o pagamento mínimo por hora em que o motorista permanecesse *online*, em troca exigia um número mínimo de corridas que deveriam ser realizadas dentro dessa hora e controlava a taxa de aceitação e de avaliação das corridas. Com isso, os motoristas realizam uma sequência de horas ininterruptas de trabalho em troca dessa "bonificação".

Isso acontece com frequência no modo de atuação da empresa do Brasil, mas, foi com base nesses elementos do "sistema de bonificação" e do controle de jornada que a Corte Superior Trabalhista da Alemanha reconheceu a existência do vínculo de emprego dos motoristas com a Uber[146].

Como vimos, as pesquisas trazidas neste tópico corroboram para constatação de que a grande maioria dos trabalhadores trabalham de forma habitual, inclusive, ultrapassando o teto constitucional de horas máximas semanais de trabalho. No entanto, as empresas-plataformas continuam a sustentar a narrativa de que os motoristas não são empregados porque possuem liberdade para se ativar e desativar da plataforma, isto é, podem escolher quando querem trabalhar.

[146] A decisão está disponível em: https://trab21blog.wordpress.com/2020/12/07/corte-superior-da-alemanha-reconhece-vinculo-de-emprego-com-plataforma-com-base-na-subordinacao-algoritmica-e-gamificacao/. Acesso em 10 de jan. 2023.

Primeiro, vimos que o discurso da suposta liberdade é falacioso, porque o rebaixamento do valor da força de trabalho a baixos patamares induz com que os motoristas fiquem horas ativos esperando e realizando as corridas. Assim, quanto menor for o valor recebido pelo motorista, mais corridas ele terá que fazer para alcançar o valor necessário para sua renda.

Segundo, porque o exercício da escolha pelo motorista sobre quando trabalhar não é um óbice para a caracterização da subordinação jurídica. A própria modalidade de trabalho intermitente, adicionada à CLT pela Reforma Trabalhista (Lei nº 13.467/2017), dispôs sobre a possiblidade de alternância entre períodos de trabalho e inatividade, podendo o trabalhador, inclusive, recusar a oferta de trabalho, sem que isso descaracterize o estado de subordinação jurídica (art. 452-A, §3º). De igual forma, o artigo 62 da CLT dispõe sobre outras categorias de empregados - como aqueles em regime de teletrabalho que prestam serviço por produção ou tarefa - mas aos quais são assegurados os direitos trabalhistas e previdenciários.

A seguir, vamos analisar como as plataformas digitais remuneram os motoristas e, por sua vez, determinam o preço do trabalho desenvolvido.

2.4 O modo de precificação do trabalho alheio adotado pelas plataformas digitais

Em regra, as plataformas digitais determinam prévia e unilateralmente o preço das corridas. Por consequência, se tem a precificação do valor do trabalho dos motoristas, já que a sua remuneração está diretamente vinculada ao número de corridas realizadas – uma forma moderna e mais aprimorada do salário por peça, como vimos no primeiro capítulo.

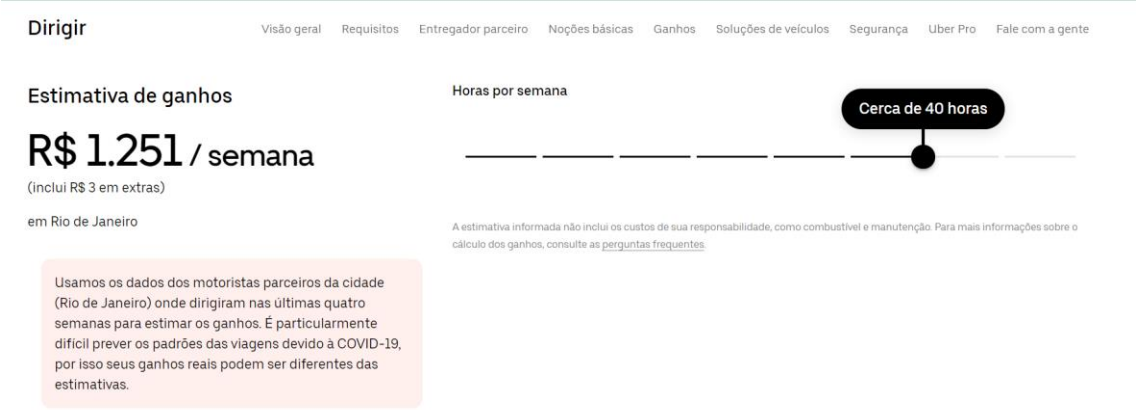
A grande celeuma quanto ao tema está na transparência dos critérios utilizados para precificação das corridas. De início, já adiantamos que a composição dos preços das corridas envolve diversas variáveis, que são calculadas por meio do uso de algoritmos. É justamente nessa complexidade da composição das parcelas remuneratórios que reside a dificuldade dos motoristas em conseguir precificar o valor das corridas e, por consequência, o valor da sua força de trabalho.

Analisaremos a seguir os ganhos brutos e líquidos percebidos pelos motoristas, quais são os parâmetros para definição do preço da corrida e outras variáveis que influem nos valores finais recebidos pelos motoristas das plataformas digitais analisadas.

2.4.1 A composição da remuneração dos motoristas da Uber

De acordo com o *site* da Uber, a estimativa semanal de remuneração bruta a ser percebida por um motorista do Rio de Janeiro que labora 40 horas semanais é na média de R$ 1.251,00 por semana. Confira-se:

Figura 7 - Estimativa da Uber de ganhos semanais a serem percebidos pelos motoristas



Fonte: *site* da Uber[147].

A estimativa de ganhos pode chegar a R$ 1.589,00 por semana para as jornadas de trabalho de até 50 horas por semana. No entanto, de início, já conseguimos identificar que essa previsão de ganhos ultrapassa o limite constitucional da jornada de trabalho de 44 horas semanais (art. 7º, XIII da CRFB). Na outra ponta, a estimativa mínima de ganhos semanais é de R$ 282, 00, calculada pela empresa para aqueles que laboram cerca de 10 horas semanais.

Segundo a Uber, a estimativa de ganhos é elaborada de acordo com a média de ganhos brutos dos motoristas na cidade do Rio de Janeiro no último mês[148], levando em consideração o tempo total em que ficaram ativos na plataforma. Nela, não estão incluídos os custos dos

[147] Disponível em: https://www.Uber.com/br/pt-br/drive/. Acesso em: 19 set. 2022.
[148] O *site* informa que "a estimativa disponibilizada não é uma garantia. A estimativa representa a média de ganhos dos motoristas parceiros na sua cidade no último mês que dirigiram aproximadamente o número de horas que você selecionou. A estimativa informada não inclui os custos de combustível e manutenção, entre outros, pelos quais você é responsável". Disponível em: https://www.Uber.com/br/pt-br/terms/earnings-estimator/. Acesso em: 22 set 2022.

motoristas para a prestação do serviço, como o combustível, o aluguel ou a manutenção do veículo, os impostos e outras despesas decorrentes da atividade.

A pesquisa realizada pelo Grupo de Pesquisa Trabalho no Século XXI[149] na cidade do Rio de Janeiro identificou que 47% dos entrevistados recebiam como remuneração bruta entre 1.000 e 1.500 reais por semana, valores próximos ao anunciados pela Uber. Contudo, os gastos com a manutenção do veículo e com o combustível se aproximavam aos ganhos equivalentes a uma semana de trabalho. A pesquisa apresenta que 30% dos motoristas entrevistados relataram que gastam entre 1.000 e 1.500 reais e 29% informaram que desembolsam mais de 1.500 reais (SANTOS; CARELLI, 2022).

No âmbito nacional, de acordo com a pesquisa divulgada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), vinculado ao Ministério da Economia, o rendimento efetivo médio de um motorista em plataformas digitais é de R$ 1.900,00 por mês[150].

Como dito, a remuneração a ser percebida pelo motorista está diretamente vinculada ao número de viagem realizadas. Para definição do preço de cada viagem, a Uber determina os parâmetros para o seu cálculo, em seus Termos e Condições Gerais dos Serviços de Intermediação Digital. Confira-se:

> **"7. Cálculo do Preço e Pagamento de Usuário.**
> 7.1. Você tem o direito de cobrar um valor por cada Viagem completada para um Usuário(a) que for realizada por meio do nosso Aplicativo de Motorista ("Preço"). O Preço é composto por uma parcela correspondente aos seus ganhos ("Ganhos"), que abrangem:
> a) O Preço Base, consistindo em um valor fixo que pode mudar conforme a localidade e a modalidade de Viagem; e
> b) A parcela variável, que consiste em um valor calculado com base na distância e/ou na quantidade de tempo das Viagens, ou conforme exigido pela legislação aplicável ("Parcela Variável"). A distância e/ou a quantidade de tempo usadas como base para o cálculo da Parcela Variável poderão ser pré-determinadas em certas situações, tal como para Viagens com preço fixo ou preço mínimo. A distância e/ou a quantidade de tempo poderão, ainda, ser estimadas quando as informações de GPS para uma Viagem não estiverem disponíveis. Além disso, a Parcela Variável poderá variar conforme (i) a região (conforme detalhado em https://partners.Uber.com/p3/payments/fare), (ii) a oferta e demanda local, ou (iii) com base em fatores do mercado local.
> 7.2. O Preço abrangerá, ainda, custos incorridos por Você durante a sua prestação de serviços aos(às) Usuários(as) e que Você tem o direito de repassar aos(às) Usuários(as), incluindo os seguintes:

[149] A pesquisa realizada pelo Grupo de Pesquisa Trabalho no Século XXI, vinculado à Pós-Graduação da Faculdade Nacional de Direito (FND) da Universidade Federal do Rio de Janeiro, se baseou em 55 entrevistas realizadas com entregadores e motoristas que trabalham para plataformas digitais, durante os anos de 2018, 2019 e 2020, na cidade do Rio de Janeiro.

[150] A pesquisa utiliza os dados da PNAD Contínua 2016-2021 - IBGE. A média apresentada se refere ao quarto trimestre de 2021, o último analisado pela série.

> a) Pedágios: são valores eventualmente incorridos por Você e repassados aos(às) Usuários(as) em razão da existência de pedágios no trajeto das Viagens ("Parcela de Pedágios");
> b) Outros valores: é uma parcela composta por impostos, taxas, cobranças e contribuições governamentais e/ou privadas incorridas por Você durante a sua prestação de serviços de transporte, quando aplicável ("Parcela de Outros Valores"); e
> c) Taxa de Serviço: é a Taxa de Serviço cobrada por nós em razão de seu uso do nosso Aplicativo de Motorista, conforme definido abaixo na Cláusula 7.7.
> 7.3. O Usuário(a) pagará a Você um montante que inclui o Preço e eventuais valores extras que o(a) Usuário(a), a seu exclusivo critério, pode escolher pagar a Você ao final de cada Viagem (o "Pagamento de Usuário"). O Pagamento de Usuário é o único pagamento que será feito por um Usuário a Você em razão de uma Viagem específica.[151].

Sinteticamente, a Uber utiliza as seguintes parcelas fixas e variáveis para o cálculo do preço para cada viagem[152]:

1. Tarifa base: valor inicial calculado para corrida[153].
2. Preço mínimo: o valor mínimo fixado para a tarifa[154].
3. Custo por minuto: valor cobrado de acordo com a duração da corrida (valor do tempo x tempo da viagem);
4. Custo por quilômetro: valor cobrado de acordo com a quilometragem da corrida (valor do km x o km percorrido);
5. Booking Fee / Taxa de custo fixo[155].
6. Preço dinâmico[156]:
7. Pedágios[157].

---

[151] De acordo com os Termos e Condições Gerais dos Serviços de Intermediação Digital (Última atualização: 16 de abril de 2020) elaborado pela Uber do Brasil Tecnologia Ltda.

[152] Disponível em: https://help.Uber.com/pt-BR/riders/article/como-funciona-o-pre%C3%A7o-antecipado?nodeId=c5baa3cb-1daf-4329-bd7b-594a6160df50. Acesso em: 25 jan. 2023.

[153] Sistemática semelhante à “bandeirada” dos Táxis.

[154] Sistemática semelhante à “bandeirada” dos Táxis.

[155] De acordo com a Uber, a taxa de custo fixo é destinada às despesas operacionais relacionadas ao desenvolvimento tecnológico, à segurança, ao suporte no espaço Uber e ao suporte aos usuários das plataformas. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=cZJCvhqeIuU. Acesso em: 06 dez. 2022.

[156] De acordo com a Uber, o preço dinâmico “é uma quantia exata, em reais, que é adicionada aos ganhos de uma viagem”. O valor varia de acordo com o número de chamadas na área e seu intuito é atrair os motoristas para as áreas de maior demanda no momento. Disponível em: https://www.Uber.com/pt-BR/blog/preco-dinamico-alternativo/. Acesso em: 06 dez. 2022.

[157] De acordo com o documento da Uber, “Termos e condições gerais dos serviços de intermediação digital”, os pedágios são “cobranças e tarifas/taxas aplicáveis em estradas, pontes, balsas, túneis e aeroportos, incluindo cobranças de congestionamento nas premissas da cidade, taxas ambientais ou cobranças similares, conforme razoavelmente determinado pelos Serviços da Uber, com base nas informações disponíveis”.

Assim, o preço fixado para corrida se dá pelo somatório das parcelas discriminadas e de acordo com a categoria de Uber solicitada.

Abaixo, simulamos três corridas na cidade do Rio de Janeiro, para o mesmo trecho de aproximadamente 5 km[158], nas principais categorias ofertadas: Uber X, Uber Comfort e Uber Black.

Figura 8 - Descrição das tarifas da Uber nas modalidades Uber X, Uber Comfort e Uber Black

Fonte: simulação realizada pela autora no aplicativo da "Uber: viajar é econômico".

A corrida na categoria do Uber X foi no valor correspondente a R$ 13,97. Já as corridas nas categorias Uber Comfort e Uber Black totalizaram R$16,71 e R$21,25, respectivamente[159].

Antigamente, a taxa de serviço cobrada ao motorista pela Uber era fixa de acordo com a categoria, sendo, por exemplo, de 25% nas corridas de Uber X e de 20% nas corridas do Uber Black.

Hoje em dia, segundo o diretor de relações governamentais da Uber no Brasil, Ricardo Leite Ribeiro, em depoimento para a CPI dos aplicativos junto à Câmara Municipal de São Paulo/SP [160], essa taxa é variável entre 1% e 40%. Essa variação teria surgido para manutenção

[158] Simulação da corrida para o trecho da corrida entre o *campus* Maracanã da UERJ e a sede da prefeitura do Rio de Janeiro, realizada em 27 de setembro de 2022, às 13:30h.
[159] Comparativamente, a corrida de táxi para o trecho selecionado na bandeira 1 seria no valor estimado de 23 reais, quase 10 reais superior ao valor da tarifa do Uber X.
[160] A íntegra do depoimento está disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=3latCFCX_Jk. Acesso em: 27 set. 2022.

da estimativa do preço ao usuário passageiro e da estimativa de ganho ao motorista, de acordo com o tempo e a distância (QUANTO, 2022).

No entanto, essa grande variação na taxa de serviço, na prática, pode ser um empecilho para os motoristas, se levarmos em consideração a complexidade envolvida no seu cálculo e o volume de corridas realizadas pelo motorista no período. Além de dificultar o planejamento pessoal quanto aos seus ganhos financeiros, também obstaculiza a fiscalização pelo motorista do *quantum* das taxas percebidas pela empresa.

Por fim, acrescenta-se que os itens seguintes 7.5 e 7.6 dos "Termos e condições gerais dos serviços de intermediação digital" [161] a Uber dispõe que poderá fixar, alterar o cálculo do preço e a ajustar o preço a seu exclusivo critério. No entanto, o próprio termo prevê que a precificação das corridas elaborada pela Uber seria uma espécie de sugestão de "valor padrão" e que o motorista teria resguardado "o direito de cobrar um preço mais baixo ou mais alto", o que é denominado de "preço negociado" (item 7.4)[162].

Em que pese a previsão nos referidos termos e condições gerais de uso, dentro da plataforma digital não há qualquer espaço para negociação do preço entre os usuários. Nesse sentido, o Ministério Público do Trabalho, na Ação Civil Pública nº 1001379-33.2021.5.02.0004, demonstra a falta de condições fáticas para que essa previsão se efetive dentro do formato da plataforma, confira-se o trecho:

---

[161] A saber: "7.5. Alterações no Cálculo do Preço. A UBER ENVIARÁ A VOCÊ UMA NOTIFICAÇÃO SOBRE QUALQUER ALTERAÇÃO EM QUALQUER DOS VALORES DAS PARCELAS FIXA OU VARIÁVEL DO PREÇO, ASSIM COMO NO PREÇO FIXO E NO PREÇO MÍNIMO DA VIAGEM. A SUA UTILIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DA UBER APÓS QUALQUER MUDANÇA NO CÁLCULO DO PREÇO SERÁ INTERPRETADA COMO CONCORDÂNCIA SUA EM RELAÇÃO À MENCIONADA ALTERAÇÃO. Ademais, ainda que a Uber frequentemente realize publicidade e marketing dos serviços da Uber e de outros produtos e serviços de forma geral (incluindo descontos e promoções aos(às) Usuários(as) que reduzem o que eles efetivamente pagam por uma Viagem), isto não lhe dará direito a qualquer pagamento adicional.
7.6. Ajuste de Preço. A UBER PODERÁ, A SEU EXCLUSIVO CRITÉRIO, A SER EXERCIDO DE FORMA RAZOÁVEL, AJUSTAR UM DETERMINADO PAGAMENTO DE USUÁRIO (INCLUINDO O PREÇO) POR MOTIVOS QUE INCLUEM ROTAS INEFICIENTES, FALHA EM ENCERRAR UMA VIAGEM OU ERRO TÉCNICO NOS SERVIÇOS DA UBER. EM SITUAÇÕES MAIS CRÍTICAS, TAIS COMO FRAUDES, COBRANÇAS PARA VIAGENS QUE NÃO OCORRERAM OU EM RESPOSTA A RECLAMAÇÕES DE USUÁRIOS, A UBER PODERÁ CANCELAR OU REEMBOLSAR INTEGRALMENTE UM PAGAMENTO DE USUÁRIO (INCLUINDO A PARCELA REFERENTE AO PREÇO). Caso um Usuário cancele uma Viagem antes que Você chegue ao local, a Uber poderá cobrar do Usuário uma taxa de cancelamento e/ou uma taxa de espera em seu nome, e, neste caso, tais taxas serão consideradas como o Pagamento de Usuário para Viagens completadas".

[162] A saber: "7.4.1. Ao aceitar uma Viagem, Você declara sua concordância em cobrar do Usuário o valor recomendado por nós como seu agente limitado de cobrança. Além disso, Você reconhece que o Preço é um valor sugerido por nós e que operará como o valor padrão, porém, após o encerramento de uma Viagem, Você tem o direito de cobrar um Preço mais baixo ou mais alto e nós iremos considerar todas estas solicitações suas de boa-fé (cada uma, um "Preço Negociado")".

> A despeito da atualização da cláusula “possibilitando” ao motorista que negocie um valor mais alto ou mais baixo do preço, destaca-se que, na prática, essa “autonomia” para “negociação de sua remuneração” é praticamente inexistente, vez que o trabalhador apenas negociaria o preço com o usuário após este receber da plataforma um preço aproximado do valor da viagem desde o momento em que calcula o trajeto entre o local de partida e o local de destino [...].
> Veja-se que, nesse momento, nem sequer há motorista convocado para prestação do serviço, mas o usuário consegue obter um valor aproximado do valor que pagará pela viagem solicitada. Essa ferramenta inviabiliza qualquer possibilidade de negociação de outros valores entre motorista e usuário, vez que a estipulação de valores mais altos do que aquele fornecido pelo app naturalmente ensejará avaliações negativas ao trabalhador e que impactam diretamente na continuidade da prestação do serviço, já que a própria ré estipula que avaliações abaixo da média implicam suspensão ou cancelamento da conta do motorista (vide item “Avaliação” do Código da Comunidade Uber, doc. 39).
> Por outro lado, a negociação de valores menores do que aquele fornecido pelo app praticamente inviabilizam o trabalho executado pelo motorista, já que o valor pago ao motorista, estipulado pela UBER, já é extremamente baixo (BRASIL, 2021a).

Como se pode extrair, a arquitetura da plataforma não permite o exercício de qualquer margem de liberdade para que o motorista negocie ou tenha ingerência sobre os valores das corridas. De modo que impera a precificação do trabalho determinada pela Uber e operacionalizada nas configurações dos algoritmos de sua plataforma.

Passaremos a seguir para análise das especificidades da plataforma digital administrada pela 99, no que tange à matéria.

2.4.2 A composição da remuneração dos motoristas da 99

Em seus termos de uso, a 99 estabelece que o “licenciamento é feito a título gratuito, sendo que a intermediação é prestada de maneira onerosa (‘Remuneração pela Intermediação da 99’)"[163]. O licenciamento é equivalente à admissão do motorista na plataforma, já a “remuneração pela intermediação” é como a plataforma denomina a taxa cobrada dos motoristas por cada corrida.

Nesse ponto, já é possível identificar o esforço da empresa-plataforma em diferenciar que a atividade-fim da plataforma e a atividade prestada pelo motorista. Enquanto a taxa cobrada pela

[163] Disponível em: https://99ap.com/legal/termos/motorista/?_time=1637120731&lang=pt-BR&location_country=BR. Acesso em: 27 out. 2022.

plataforma é denominada de “remuneração pela intermediação”, com vistas a reafirmar que a atividade-fim da plataforma seria o serviço de intermediação digital, o valor que é repassado aos motoristas recebe a denominação “preço do serviço de transporte prestado pelo taxista/motorista/motociclista parceiro”. a Uber se utiliza da mesma estratégia no item 17.1 dos seus termos de uso[164].

Para identificar a diferença entre os valores mencionados, antes precisamos entender como se dá o cálculo do preço cobrado por corrida. Nos “Termos de Uso Motorista/Motociclista Parceiro”, são definidos os seguintes parâmetros para os preços:

> 5.2.1. Cálculo do Preço do Serviço de Transporte prestado pelo Taxista. O valor a ser pago pelo Passageiro ao Taxista é calculado com base na legislação aplicável na região de realização da corrida.
> 5.2.3. Cálculo do Preço do Serviço de Transporte prestado pelo Motorista/Motociclista Parceiro. No momento em que o Passageiro tenha inserido o destino e solicitado o Serviço de Transporte por meio do Aplicativo, receberá o valor do preço pelo trajeto correspondente (“Preço”). O Preço será composto por: (i) valor base/mínimo; acrescido de (ii) parcela variável baseada na distância e quantidade de tempo estimado para o trajeto. Além disso, em certas situações em que a demanda por viagens aumentar muito, é possível a incidência de ajuste adicional dinâmico (“Ajuste Dinâmico”). O intuito do Ajuste Dinâmico é equilibrar oferta e demanda ao incentivar que mais Motoristas/Motociclistas Parceiros se conectem ao Aplicativo e aceitem solicitações de corrida. O Ajuste Dinâmico será parte integrante do Preço e sua incidência será clara.

Assim como a Uber, a 99 unilateralmente fixa os valores correspondentes à taxa de serviço (denominada de “remuneração pela intermediação da 99”) em cima de cada corrida aceita:

> 4.7. Pagamento pelos Serviços. A 99 poderá cobrar por todo ou parte do Serviço, ao seu critério. Atualmente, o Licenciamento é feito a título gratuito, sendo que a Intermediação é prestada de maneira onerosa (“Remuneração pela Intermediação da 99”). Como remuneração pela Intermediação, a 99 cobrará do Motorista/Motociclista Parceiro um valor por cada corrida aceita, de acordo com a categoria do serviço, conforme segue:
> . 4.7.1. A 99 disponibilizará ao Motorista/Motociclista Parceiro um recibo com o respectivo valor da Remuneração pela Intermediação. Sem prejuízo do disposto na respectiva Tabela de Remuneração, o Motorista /Motociclista Parceiro

[164] Segue a íntegra do item 17.1. dos termos de uso da Uber: “Nós oferecemos nosso aplicativo de motorista e nossos serviços “tal como se encontram” e “conforme disponíveis”, e não garantimos que seu uso de nosso aplicativo de motorista será ininterrupto ou livre de erros, nem que resultará em quaisquer solicitações de viagem. Somos apenas fornecedores de serviços de tecnologia, incluindo os serviços de intermediação e serviços de licenciamento, e não nos responsabilizamos, autorizamos ou damos garantias quanto a ações ou omissões dos(as) usuários(as) que possam solicitar ou receber seus serviços de transporte, e nós também não selecionamos ou de outra forma avaliamos tais usuários(as). Nós também não damos nenhuma garantia implícita de comercialização, adequação a um determinado fim e de não-infração, ficando aqui excluídas todas as garantias, na máxima extensão permitida por lei”.

> concorda que o valor a ser pago por ele a título de Remuneração pela Intermediação será o disponibilizado no recibo em caso de qualquer conflito ou inconsistência.
> 4.7.2. A cobrança dos valores devidos a título de Remuneração pela Intermediação pelo Motorista/Motociclista Parceiro à 99, na forma descrita na Cláusula 4.5. Para corridas pagas pelo Passageiro por meio do Aplicativo, o pagamento da Remuneração pela Intermediação será realizado automaticamente por meio do Aplicativo e dos meios de pagamento relacionados. Para as corridas pagas por outro(s) meio(s), a cobrança dos valores devidos à 99 será realizada na próxima corrida cujo pagamento for realizado por intermédio do Aplicativo. Na hipótese de valores pendentes de forma reiterada, a 99 poderá ao seu critério (i) emitir contra o Motorista/Motociclista Parceiro a respectiva fatura / nota fiscal para o pagamento dos valores em aberto, à qual o Motorista/Motociclista Parceiro deverá proceder com o pagamento na data de vencimento indicada e/ou (ii) bloquear o cadastro do Motorista/Motociclista Parceiro até que os valores sejam pagos.

Esses valores variam de acordo com a categoria do serviço: 99 Pop[165], 99 Comfort[166], 99 Táxi[167] ou Táxi Comum[168].

No depoimento do Diogo Santos (diretor de políticas públicas da 99), junto à Câmara Municipal de São Paulo, na CPI dos Aplicativos de Transporte, a empresa informou que as tarifas cobradas dos motoristas, nas categorias 99 Pop e 99 Comfort variavam entre 10% e 40%, sendo o valor médio de 14%[169]. No entanto, o levantamento realizado pelo jornal *Intercept*, com base em *prints* enviados pelos motoristas de suas telas de celulares, trouxe situações em que a taxa cobrada pela 99 superou o patamar de 60% do valor total da corrida[170].

Além da taxa variável, a plataforma da 99 oferece o programa de taxa máxima semanal de até 19,99% para os motoristas das categorias 99 Pop e 99 Comfort. Para ter acesso à denominada "Taxa Garantida 99", o motorista precisa realizar 10 corridas na última semana, mas o "benefício" não ocorre de forma automática. É preciso que o motorista calcule junto à seção "Central de Ganhos", no aplicativo, a taxa média da semana anterior cobrada e, se ela for maior

---

[165] Disponível em: https://motoristas.99ap.com/ganhos-rj/. Acesso em: 27 out. 2022.
[166] Disponível em: https://motoristas.99ap.com/ganhos-rj/. Acesso em: 27 out. 2022.
[167] Disponível em: https://99ap.com/legal/termos/motorista/tabela-de-remuneracao-taxistas/. Acesso em: 27 out. 2022.
[168] Disponível em: https://99ap.com/legal/termos/motorista/tabela-de-remuneracao-taxistas/. Acesso em: 05 nov. 2022.
[169] Disponível em: https://theintercept.com/2021/12/22/99-documentos-mentiu-valor-repassado-motoristas-aplicativo/. Acesso em: 27 out. 2022.
[170] Disponível em: https://theintercept.com/2021/12/22/99-documentos-mentiu-valor-repassado-motoristas-aplicativo/. Acesso em: 27 out. 2022.

que 19,99%, requerer o reembolso da diferença junto à plataforma (denominada de “Taxa Devolvida”)[171].

Interessante notar, que o programa “Taxa Garantida 99” reproduz a metodologia do controle por sanções e premiações (*carrot and stick*, como já vimos). O motorista é sugestionado a realizar 10 corridas semanais para ter acesso à redução da taxa de serviço. Caso não consiga, fica com o ônus de suportar a taxa mais elevada:

Figura 9 - Taxa Garantida 99

Fonte: *site* Terra[172]

Encontramos também que a 99 possui o programa de “Taxa Zero”, em dias e horários específicos, que confere ao motorista o repasse integral dos valores das corridas realizadas

[171] Disponível em: https://99ap.com/taxagarantida/. Acesso em: 04 out. 2022.
[172] Disponível em: https://garagem360.com.br/motoristas-de-aplicativo-parceiros-da-99-tem-nova-taxa-maxima-semanal/. Acesso em: 06 dez. 2022.

durante o período selecionado da campanha[173], em mais uma manifestação do sistema de controle do *carrot and stick*.

Os termos de uso também trazem a possibilidade da 99 de aplicar unilateralmente descontos no preço final das corridas e na taxa de serviço:

> 4.7.3. Descontos. O Motorista/Motociclista Parceiro autoriza a 99 a conceder, em seu nome, descontos a serem aplicados no preço final da corrida (os "Descontos"). Os Descontos implicarão diminuição do valor a ser pago pelo Passageiro, observado o disposto nas cláusulas 4.7.3.1., 5.2.3. e 5.2.3.1. Os Descontos serão estipulados pela 99, de forma unilateral e discricionária, em Termos Adicionais.
> 4.7.3.1. A 99 poderá aplicar descontos na Remuneração pela Intermediação da 99 (paga pelo Motorista/Motociclista Parceiro) e em eventual remuneração à 99 paga em contrapartida ao Licenciamento ("Desconto na Remuneração"). O Desconto na Remuneração será fixado de forma discricionária pela 99, em Termos Adicionais.

Vale destacar que a investigação do Ministério Público identificou que os próprios motoristas não possuem autonomia para conferir descontos aos passageiros, uma vez que o desenho da plataforma digital não viabiliza essa negociação do preço entre eles (BRASIL, 2021b, p. 25), assim como verificamos junto à Uber.

Além da taxa de serviço, a 99 utiliza parcelas fixas e variáveis para fixação do preço para cada viagem, a partir de cada categoria de serviço, de modo semelhante ao verificado na Uber.

Para a categoria da 99 Pop e da 99 Comfort, o preço é calculado a partir da tarifa mínima fixada por corrida. Caso o valor ultrapasse a tarifa mínima, o cálculo passa a ser feito com base no preço de início e nas parcelas variáveis de acordo com a distância e o tempo por corrida.

Figura 10 - Descrição das tarifas da 99 nas modalidades 99 Pop e 99 Comfort

[173] Disponível em: https://99ap.com/taxagarantida/. Acesso em: 04 out. 2022.

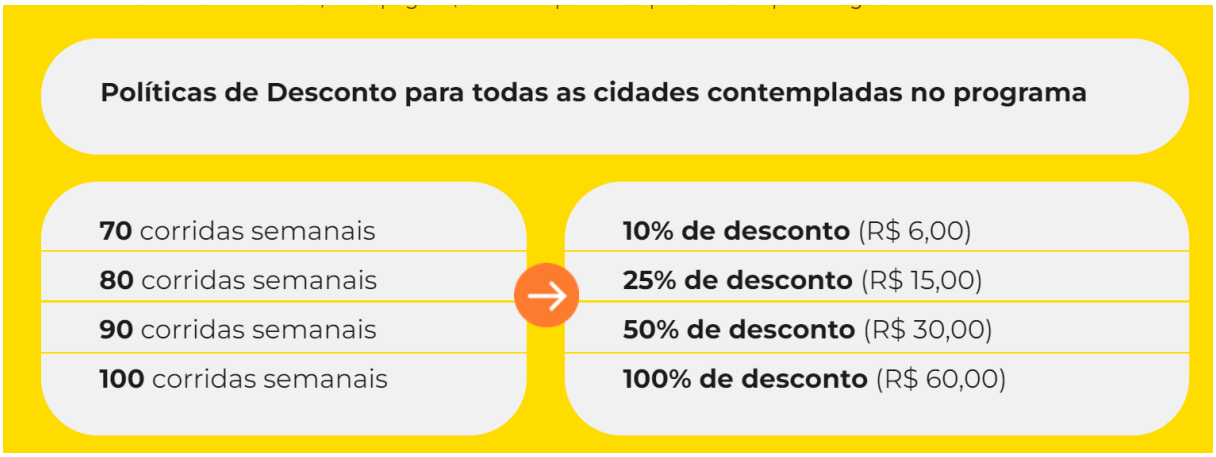
Fonte: simulação realizada pela autora no aplicativo da "99: Vá de carro, moto ou táxi".

Neste cálculo, também se acrescenta o preço variável (que incidirá com base nas condições do trânsito), o aumento dinâmico da tarifa (em caso de aumento da demanda em determinados horas ou situações) e pedágios. Assim, o preço fixado para corrida se dá pelo somatório das parcelas discriminadas e de acordo com a categoria da 99 solicitada.

Além desses valores, a plataforma realiza a cobrança da taxa de cancelamento dos passageiros, que é repassada ao motorista, em caso de cancelamento da corrida.

A 99 também oferece o programa de instalação do "Kit Gás", para a compra, aluguel ou financiamento do sistema de transformação do motor para uso de combustível a gás. Na cidade do Rio de Janeiro, está disponível apenas a opção de aluguel. Neste caso, a 99 realiza a compra do Kit Gás e cobra do motorista o valor de R$ 60,00 semanais pelo uso. Esse valor pode diminuir, de acordo com o número de corridas semanais realizadas. Confira-se a imagem abaixo:

Figura 11 - Políticas de Desconto da 99 quanto ao Kit Gás



Fonte: site da 99[174].

Caso sejam feitas 100 corridas semanais, a mensalidade não é cobrada. Ao final de 3 anos, encerram as mensalidades e motorista passa a ser o proprietário do kit gás.

No sistema de aluguel de kit gás, mais uma vez, podemos identificar o uso da metodologia *carrot and stick*, para incentivar o motorista a realizar mais corridas, para alcançar as metas, em troca de benefícios na mensalidade do aluguel.

A 99 também oferece câmeras de segurança, no valor de R$ 9,90 por semana[175], para os motoristas que desejam alugá-las para instalação em seus veículos, as quais realizam a captura de áudio, imagem e vídeo durante as corridas, quando conectadas à Internet[176]. Além dos programas acima descritos exemplificativamente, a 99 também possui uma plataforma de *marketplace*, denominada "Loja 99"[177]. Nela, são ofertados produtos e serviços exclusivamente aos motoristas e empresas cadastrados na plataforma.[178] Para acesso à loja, contudo, é exigido que o cadastro na 99 esteja ativo como motorista, o que impossibilitou o nosso acesso. No que tange à Uber, não encontramos uma plataforma de *marketplace* similar em atividade no Brasil.

[174] Disponível em: https://motoristas.99ap.com/kitgas-aluguel/. Acesso em: 06 nov. 2022.
[175] Disponível em: https://sites.google.com/99ap.com/camera/modelos-de-c%C3%A2mera. Acesso em: 06 nov. 2022.
[176] O documento "Termos e Condições e Política de Privacidade - Política de Câmera de Segurança" está disponível em: https://99ap.com/legal/termos/dashcam/. Acesso em: 06 nov. 2022.
[177] Disponível em: https://www.loja99ap.com.br/Sistema/401. Acesso em: 07 dez. 2022.
[178]Conforme os Termos e Condições Gerais de Uso. Disponível em: https://loja99.vteximg.com.br/arquivos/termos-e-condicoes.pdf?v=637436673842200000%29. Acesso em: 06 nov. 2022.

Por fim, quanto aos motoristas de plataformas digitais, diferentemente da Uber, no site da 99 não consta a estimativa de ganhos semanais ou mensais. Contudo, no *blog* da empresa há informações sobre como calcular o custo fixo e variável do trabalho[179].

Dentre os custos fixos são citados: i) Financiamento e aluguel de veículo, ii) Documentação e seguro e iii) Manutenção preventiva.

Já quanto aos custos variáveis são elencados os gastos com combustível, reparos e os chamados "custos invisíveis" (como lavagem do carro, estacionamento e pedágios).

De acordo com a simulação de custos realizada pela 99, o custo mensal gira no em torno de R$ 1.700,00 [180], confira-se:

> **Simulação de custos**
> Vamos traçar um cenário de compra de veículo, e observar o seu custo anual. O modelo escolhido foi o Hyundai HB20 (zero-quilômetro), carro de passeio mais vendido no Brasil em 2021. Vamos trabalhar com a versão mais barata do automóvel:
> *Preço do veículo: R$ 74.590*
> *IPVA: R$ 2.983,60*
> *Seguro: R$ 4.000 (opção mais completa com cobertura contra colisões e danos a terceiros, segundo simulação feita no Youse)*
> *Estimativa de quilometragem mensal média: 1.250 km/mês (ou 40 km/dia)*
> *Consumo estimado (Km/L): 13,5*
> *Custo mensal de combustível: R$ 594,90*
> *Custo de revisão inicial: R$ 284,00*
> *Reserva para reparos pontuais de manutenção: R$ 100*
> *Estacionamento: R$ 10,00/dia*
> *Lavagem: R$ 80 reais/mês*
> Somando tudo isso, o custo mensal vai ser de aproximadamente R$ 1,7 mil. Já o anual, se aproxima da casa dos R$ 20 mil.

Os valores estimados pela 99 se aproximam dos valores encontrados pela pesquisa realizada pelo Grupo de Pesquisa Trabalho no Século XXI (Trab 21) já citada, que identificou que 30% dos motoristas entrevistados relataram ter de gastos com a atividade desenvolvida, entre 1.000 e 1.500 reais, por mês, enquanto 29% informaram que desembolsam mais de 1.500 reais (SANTOS; CARELLI, 2022). É impressionante notar como os gastos mensais suportados pelos motoristas se aproximam dos valores registrados de rendimento líquido médio mensal, que de acordo com o IPEA, é no em torno de R$ 1.900,00 por mês[181].

---

[179] Disponível em: https://99ap.com/blog/motorista/como-calcular-o-custo-fixo-e-variavel-do-trabalho-como-motorista-de-aplicativo/. Acesso em: 05 nov. 2022.
[180] Disponível em: https://99ap.com/blog/motorista/quanto-custa-manter-um-carro-2/. Acesso em: 05 nov. 2022.
[181] A pesquisa utiliza os dados da PNAD Contínua 2016-2021 - IBGE. A média apresentada se refere ao quarto trimestre de 2021, o último analisado pela série.

Em relação aos táxis, a 99 Táxis oferta duas categorias de serviços, como assim descrito em seu site: “[os] taxistas licenciados podem trabalhar dentro da plataforma, seja como motorista parceiro, recebendo seus rendimentos dentro do app, ou correndo como táxi comum[182]”.

Para o primeiro grupo, a plataforma denomina de 99 Táxis, enquanto para o segundo, denomina-se Táxi Comum.

A diferença entre eles é que na 99 Táxis é a plataforma digital que realiza o cálculo do valor da tarifa - onde se costuma aplicar descontos[183] - e a cobrança do usuário final (similar à sistemática das categorias 99 Pop e 99 Comfort). Já para a categoria Táxi Comum o valor é calculado com base no taxímetro.

Em face das duas categorias, a plataforma da 99 realiza a cobrança dos motoristas da taxa de serviço. Para categoria 99 Táxi, a taxa é na ordem de 12,99% e para a categoria de Táxi Comum é na ordem de 3,99%+R$ 2,00.

Cabe esclarecer também que tanto para os motoristas de carros particulares quanto para os taxistas, a 99 unilateralmente concede descontos aos passageiros por meio da plataforma:

> 5.2.2. Modo Desconto. A 99 poderá, a seu exclusivo critério, estipular Descontos a serem disponibilizados aos Passageiros, concedidos em nome dos Motoristas/Motociclistas Parceiros (“Códigos Promocionais”), nos termos da cláusula 4.7.3, ou diretamente aos Motoristas/Motociclistas Parceiros (“Ações de Recompensa”).
> 5.2.2.1. Ao conceder Desconto aos Passageiros em nome dos Motoristas/Motociclistas Parceiros, a 99 poderá aplicar Desconto na Remuneração em percentual correspondente, de forma que (i) o Passageiro desfrute de valores reduzidos nas corridas; (ii) os Motoristas/Motociclistas Parceiros não tenham nenhum impacto em seus ganhos; e (iii) apenas a 99 arque com o custo dos Descontos.
> 5.3. Códigos Promocionais e Ações de Recompensa. A 99 poderá, a seu exclusivo critério, criar códigos promocionais que poderão ser resgatados para crédito na Conta dos Passageiros (“Códigos Promocionais”) ou ações de recompensa para Motoristas/Motociclistas Parceiros (“Ações de Recompensa”).

A plataforma também se reserva ao direito de alterar o cálculo do preço do serviço a qualquer tempo:

> 5.2.3.1. Variação do Preço após aceite da corrida. O Preço pode aumentar se o Passageiro alterar o destino durante a viagem, se fizer paradas extras ao longo do trajeto ou se a viagem levar muito mais tempo do que o esperado, em decorrência de atos do Passageiro, e quaisquer eventos que não estejam sob o controle do

[182] Disponível em: https://99ap.com/blog/motorista/99-taxi-o-que-e-e-como-funciona/. Acesso em: 05 de nov. 2022.
[183] Disponível em: https://www.techtudo.com.br/noticias/2017/10/99pop-99taxi-e-99top-entenda-as-diferencas-entre-modalidades-do-app-99.ghtml. Acesso em: 05 de nov. de 2022.

> Motorista/Motociclista Parceiro e/ou da 99, incluindo caso fortuito e força maior (e.g. realização de eventos na cidade que alterem o tráfego, ocorrência de chuvas e acidentes naturais, etc.) (“Hipóteses de Variação de Preço”). Nas Hipóteses de Variação do Preço, ao final da corrida, será cobrado adicional ao valor do Preço (“Adicional ao Preço”).
> 5.2.3.2. A 99 se reserva o direito de estabelecer, remover e/ou revisar a forma de Cálculo do Preço do Serviço de Transporte prestado pelo Motorista/Motociclista Parceiro por intermédio do uso dos Serviços a qualquer momento, a critério exclusivo da 99. Ademais, o Preço aplicável em certas áreas geográficas poderão incluir cobranças, tarifas, taxas, impostos e/ou contribuições governamentais, inclusive, tarifas de pedágios ou cobranças de aeroportos, conforme a rota tomada pelo Motorista/Motociclista Parceiro, o local de origem e/ou destino da viagem.

Por fim, a 99 também dispõe sobre a possibilidade do pagamento de gorjeta pelo passageiro ao motorista/taxista:

> 5.4. Gorjeta. A 99 poderá oferecer ao Passageiro uma funcionalidade por meio da qual seja possível ofertar ao Motorista/Motociclista Parceiro uma gorjeta, como forma de incentivo a um serviço rápido, atencioso e eficiente. Essa gorjeta não será obrigatoriamente paga pelo Passageiro.

A análise feita neste item teve como objetivo esmiuçar quais os parâmetros utilizados pelas empresas-plataformas para determinar o valor das corridas, e, por conseguinte, o valor da força de trabalho dos motoristas (tendo em vista o uso do formato salário por peça).

Pudemos identificar que se trata de cálculos complexos, porque dependem de muitas variáveis – como, por exemplo, o trajeto, o tempo, o trânsito - que são calculadas pelos próprios algoritmos das plataformas. Isso pode contribuir para gerar uma dependência dos motoristas à estrutura da plataforma, sendo um óbice para o planejamento pessoal e financeiro.

Observamos também altos gastos suportados pelos motoristas para o desenvolvimento da atividade que, em determinadas situações, podem chegar a se equiparar ao rendimento líquido médio percebido por eles. Além de diversos programas de financiamento de itens necessários para a atividade – como veículo, kit gás, câmeras de segurança – ofertados pelas próprias plataformas, vinculados ou não ao cumprimento de metas (como número de corridas). Em determinados casos, os motoristas já iniciam a sua atividade endividados com as plataformas digitais, as quais conseguem descontar na fonte dos rendimentos dos motoristas os valores dos respectivos programas de financiamento.

A dinâmica descrita acima ilustra como as empresas-plataformas, dentro desse modelo de negócio, transferem os custos envolvidos com a atividade-fim de transporte aos motoristas. E

mais, ainda ganham em cima do financiamento e/ou aluguel de itens necessários ao desenvolvimento da atividade.

As empresas-plataformas encontraram uma forma aperfeiçoada de extração de valor. Se tem a extração de valor: i) da força de trabalho dos motoristas; ii) da transferência dos custos e riscos decorrentes da atividade para os trabalhadores (se formos pensar no elemento da alteridade, da relação de emprego); iii) do fornecimento de serviços e itens necessários à atividade aos motoristas.

E mais, a responsabilidade pelos danos decorrentes da atividade também são transferidos aos motoristas[184]. Na reportagem em que citamos sobre o acidente no trânsito com o motorista da 99, temos o relato do presidente da Associação dos Motoristas de Aplicativos de São Paulo, Eduardo Lima, que informa que "recebe pelo menos um pedido de ajuda por semana de profissionais que se acidentam e não têm como arcar com os custos do conserto do carro e suprir as dívidas enquanto ficam sem trabalho" (MATOS, 2022).

Embora a Uber e a 99 tenham apólice de seguro a motoristas e passageiros, ela só cobre o período em que a corrida está ativa e nos casos de morte, invalidez e despesas hospitalares. Assim, os motoristas precisam arcar com os demais danos e seus respectivos custos, como nos casos de acidente de trânsito, enchentes ou eventuais situações que ocorram no período em que estão aguardando o chamamento para o trabalho (tempo entre corridas)[185].

---

[184] Em ambas as empresas-plataformas há cláusulas nos termos e usos nesse sentido. Na Uber, tem-se o item 16.1. "Para ter acesso ao nosso aplicativo de motorista, você concorda em nos indenizar, defender (a nosso critério) e isentar, assim como as nossas afiliadas, contra todas e quaisquer reclamações, responsabilidades, despesas, danos, sanções, multas, para a seguridade social e tributos ("perdas") decorrentes ou relacionados com uma violação, por você, destes termos ou da lei aplicável, ou de uma reclamação de terceiros(as) direta ou indiretamente relacionadas com suas viagens ou com o seu uso de nosso aplicativo de motorista" dos Termos e Condições Gerais dos Serviços de Intermediação Digital (Última atualização: 16 de abril de 2020). Na 99, tem-se o item 4.10.1. "Danos e prejuízos causados pelos Motoristas/Motociclistas Parceiros. O Motorista/Motociclista Parceiro será responsável por quaisquer danos ou prejuízos que causar ao(s) Passageiro(s) e concorda em indenizar e manter a 99 indene em relação a quaisquer demandas, perdas, prejuízos ou danos direta ou indiretamente relacionados a atos ou fatos causados pelo Motorista/Motociclista Parceiro. O Motorista/Motociclista Parceiro é o único e exclusivo responsável por todos e quaisquer problemas relativos ao Serviço de Transporte, bem como por quaisquer condutas indevidas ou ilegais que pratique", conforme os Termos e Condições Gerais de Uso. Disponível em: https://loja99.vteximg.com.br/arquivos/termos-e-condicoes.pdf?v=637436673842200000%29. Acesso em: 06 nov. 2022.

[185] Para mais relatos sobre a realidade vivenciada pelos motoristas nestas situações, sugerimos a leitura da matéria "Motoristas de app acidentados narram rotina insana de 16 horas por dia e vaquinha para fechar o mês" (MATOS, 2022).

2.5 As manifestações do poder disciplinar exercido pelas plataformas digitais: aplicação de sanções, bloqueio e exclusão aos motoristas

Analisamos até o momento diversas manifestações dos poderes diretivo, regulamentar e fiscalizatório pelas empresas-plataformas. Como visto, as plataformas digitais em seus "Termos de Uso" e "Códigos de Conduta" definem o "padrão de qualidade" que reúne desde regras objetivas para admissão dos candidatos nas vagas de trabalho às normas de conduta que vão guiar a prestação de serviço.

Adiante, vamos analisar como as plataformas digitais exercem o poder disciplinar em face dos motoristas, por meio da aplicação de punições, bloqueios e até a pena máxima que é a exclusão do usuário da plataforma.

A Uber dispõe expressamente em seus termos de uso que poderá desativar o usuário imediatamente por "descumprimento destes termos, da política de desativação, ou do código de conduta" (item 12.1.).

Para compreendermos como o poder disciplinar é exercido pela Uber, estudamos os documentos citados e elencaremos abaixo as hipóteses de bloqueio e desativação das contas.

No entanto, é preciso esclarecer que os documentos citados não trazem previsões claras quanto à descrição da conduta que não é permitida e a penalidade correspondente. Com frequência são utilizadas expressões que indicam que determinada conduta poderá levar à perda do "acesso total ou parcial à Plataforma da Uber", sem identificar, contudo, o tempo de duração e a modalidade da penalidade imposta.

Por essa razão, dada a falta de separação entre as hipóteses de bloqueio (suspensão temporária das atividades) e de desativação do usuário da plataforma, indicaremos conjuntamente ambas as hipóteses abaixo, a partir da previsão em cada documento:

Figura 12 - Hipóteses de bloqueio e de desativação da conta dos motoristas da plataforma digital da Uber

Hipóteses de bloqueio e de desativação da conta dos motoristas	
	● Contato ou uso das informações pessoais do passageiro para fins que não estejam relacionados à viagem (cláusula 2.3); ● Levar durante a viagem outras pessoas que não sejam o passageiro da Uber e seu(s)

Termos e Condições gerais dos serviços de intermediação digital da Uber	acompanhante(s) (cláusula 3.1); ● Ausência de valores a receber por mais de duas semanas para quitação de débitos com terceiros ou em virtude de ordens judiciais (Cláusula 7.12 dos Termos e Condições gerais dos serviços de intermediação digital); ● Débitos ou dívidas pendentes junto à Uber no prazo superior a uma semana. Possibilidade de desbloqueio da conta, caso seja regularizado o balanço negativo ou quitado o saldo devedor (Cláusula 7.14.4 dos Termos e Condições gerais dos serviços de intermediação digital); ● Nos casos de descumprimento dos termos e condições gerais dos serviços de tecnologia, da política de desativação, ou do código de conduta da Uber (Cláusula 12.1 dos Termos e Condições gerais dos serviços de intermediação digital);
Código da Comunidade Uber	● Contato físico do motorista com os passageiros, exceto para o caso de pessoas com restrições de mobilidade; ● Emprego de violência (física ou verbal) ou a prática de má conduta sexual (que inclui o contato ou o comportamento sexual sem consentimento explícito de outrem); ● Comunicação com o passageiro após a viagem; ● Comportamento discriminatório de qualquer natureza; ● Compartilhamento ou uso da conta registrada na plataforma por outra pessoa; ● Uso de veículo diferente ao cadastrado na plataforma; ● Compartilhamento ou transmissão simultânea de imagem, áudio ou gravação de áudio ou vídeo dos usuários passageiros em meios digitais ou físicos; ● Manutenção do veículo em desacordo com às condições de funcionamento determinadas nos termos de contrato com a Uber; ● Período de emergência de saúde pública, desastre natural ou outra situação de crise pública, em que haja a determinação por autoridade pública de suspensão da atividade econômica; ● Uso da plataforma para cometimento de qualquer tipo de crime; ● Recusa na prestação de serviços a usuários por causa de animais de serviço ou equipamentos de assistência à deficiência. ● Condução do veículo sob efeitos de álcool, drogas ou outra substância entorpecente; ● Porte de armas branca ou de fogo. ● Atividades fraudulentas quanto ao cadastro, à execução da corrida e às solicitações junto à Plataforma; ● A realização de corridas por fora da plataforma; ● Uso da marca registrada ou propriedade intelectual da Uber ou de terceiros sem permissão; ● Avaliação abaixo da média mínima da cidade; ● Nos casos de descumprimento dos termos e condições gerais dos serviços de tecnologia, da política de desativação, ou do código de conduta da Uber; ● Quando a checagem de apontamentos criminais ou outra verificação revelar violação do Código da Comunidade e políticas da Uber ou de outros critérios exigidos pelos reguladores locais.
Documento denominado “Políticas e Regras”	● Ficar online sem disponibilidade imediata; ● Taxa de aceitação menor do que a taxa referência da cidade em que atua; ● Taxa de cancelamento maior do que a taxa referência da cidade na qual atua; ● Perfil falso; ● Perfil duplicado; ● Manipular viagens por meio do uso de software, GPS ou outro método alterar criar viagens ou localização falsas; ● Manipular conta; ● Meios inapropriados para obter vantagens junto à plataforma; ● Viagens combinadas previamente com o usuário passageiro; ● Comercializar viagens da sua conta pessoal para terceiros; ● Propagandas de concorrentes ou de serviços de transporte; ● Angariar usuários; ● Utilização indevida da marca; ● Recusar animais de serviço;

	● Foto incompatível; ● Desativação de veículos; ● Média de Avaliação abaixo da média da cidade.; ● Informações falsas; ● Estar com outras pessoas no veículo; ● Compartilhar seu cadastro; ● Veículo incompatível ao veículo cadastrado no perfil; ● Armas de Fogo; ● Utilização da Marca; ● Solicitar Avaliação; ● Informações dos usuários; ● Gravações; ● Violência; ● Assédio Moral; ● Assédio Sexual; ● Contato físico não-consensual; ● Discriminação; ● Dirigir embriagado; ● Crime ou contravenção penal enquanto estiver online no aplicativo; ● Taxa de cancelamento no aeroporto maior do que a taxa referência do respectivo aeroporto;

Fonte: elaborado pela autora, a partir da análise dos documentos citados da Uber.

Além do bloqueio e da exclusão, a Uber também se reserva ao direito de deduzir, compensar ou reaver quaisquer valores que o motorista estiver a receber[186]. Nesses casos, a retenção dos valores é feita diretamente sobre a conta dos motoristas.

As diretrizes trazidas pela Uber não são exaustivas e a empresa se reserva ao direito de analisar as situações não abrangidas nos documentos citados, caso haja violação do que eles denominam de "segurança da Comunidade Uber"[187].

Assim como na Uber, a 99 dispõe sobre o exercício do poder disciplinar nos "Termos e Condições e Política de Privacidade: Termos de Uso Motorista/Motociclista Parceiro"[188] e "Guia da Comunidade 99"[189]. O descumprimento pode ensejar a aplicação de multa, suspensão da atividade ou desativação da plataforma, conforme previsão expressa: "9.1. O Motorista/Motociclista Parceiro concorda que a 99, à sua livre discrição, poderá aplicar multa,

[186] A própria Uber dispões sobre as hipóteses explicativas no documento "Políticas e Regras": "Exemplos de valores que poderão ser deduzidos/compensados/cobrados, caso haja suspeita de comportamento impróprios, são: taxas, promoções, valores de indicações, códigos promocionais, preço de viagens, preço de ajustes de viagens, taxa de cancelamento, preço de viagens promocionais, pagamentos diversos, não se limitando a estes.". Disponível em: https://www.uber.com/legal/pt-br/. Acesso em: 14 nov. 2023.

187 Código da Comunidade Uber. Disponível em: https://www.Uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-community-guidelines#:~:text=O. Acesso em: 07 dez 2022.

[188] Disponível em: https://99ap.com/legal/termos/motorista/. Acesso em: 14 nov. 2022.

[189] Disponível em: https://www.guiadacomunidade99.com.br/1-respeito/?#. Acesso em: 14 nov. 2022.

suspender ou cancelar sua utilização do Serviço, incluindo, mas não se limitando: (i) por descumprimentos e/ou violação destes Termos"[190].

A 99 também não apresenta a separação clara entre as hipóteses de aplicação de multa, de suspensão temporária das atividades ou desativação do usuário da plataforma, ficando à critério da empresa a análise do grau da sanção a ser aplicada[191]. Desse modo, indicaremos abaixo, conjuntamente, as hipóteses que podem levar à aplicação de multa, de suspensão temporária das atividades ou desativação do motorista da plataforma:

Figura 13 - Hipóteses de bloqueio e de desativação da conta dos motoristas da plataforma digital da 99

Hipóteses de bloqueio e de desativação da conta do motorista	
Termos e Condições e Política de Privacidade: Termos de Uso Motorista/Motociclista Parceiro[192]	● Avaliação abaixo da taxa mínima exigida para a categoria na cidade (Cláusula 9.1). No Rio de Janeiro, por exemplo, para a categoria 99 Comfort, o motorista tem que ter no mínimo 4,6 estrelas193; ● Taxa de aceitação menor do que a taxa referência da cidade em que atua (Cláusula 9.1); ● Taxa de cancelamento maior do que a taxa referência da cidade na qual atua (Cláusula 9.1); ● Aplicação de multa, suspensão e cancelamento do acesso do motorista ao aplicativo em função de ordem judicial ou requisição legal de autoridade pública competente (Cláusula 9.1); ● Cancelamento por requisição do Motorista (Cláusula 9.1); ● Nos casos de desativação ou modificação do Serviço (ou de qualquer de suas partes) e em casos fortuitos, de força maior e/ou por questões de segurança (Cláusula 9.1) ● Inatividade da conta por um "longo período de tempo" (Cláusula 9.1). Contudo, o documento não define o que seria "longo período de tempo" de inatividade. ● Suposta prática de qualquer infração de trânsito, atividade fraudulenta ou ilegal (Cláusula 9.1). O documento expressamente prevê que a análise das condutas acimas descritas serão analisadas "a critério da 99"; ● Uso "inadequado ou abusivo" do Aplicativo (Cláusula 9.1), onde estão descritas as seguintes condutas: i) a utilização por terceiros ou transferência da conta do motorista a terceiros; ii) a utilização de veículo distinto do cadastrado no Aplicativo; iii) o uso de aplicativos ou programas que alterem a localização geográfica do motorista que manipule o Aplicativo, iv) outras hipóteses a serem analisadas "a critério da 99"; ● Inadimplemento de quaisquer obrigações, valores, pagamentos devidos em razão do Serviço (Cláusula 9.1).

Fonte: elaborado pela autora, a partir da análise dos documentos citados da 99.

Além dessas hipóteses, o documento "Termos e Condições e Política de Privacidade" dispõe que o descumprimento o "Guia da Comunidade 99" é uma infração grave que também

[190] Disponível em: https://99ap.com/legal/termos/motorista/. Acesso em: 14 nov. 2022.
[191] Semelhante ao identificado na plataforma da Uber.
[192] Disponível em: https://99ap.com/legal/termos/motorista/. Acesso em: 14 nov. 22.
[193] Disponível em: https://99ap.com/rio-de-janeiro/99comfort/. Acesso em: 14 nov. 22.

pode levar à aplicação de multa, suspensão ou cancelamento da conta dos motoristas, de acordo, exclusivamente, com a análise da 99:

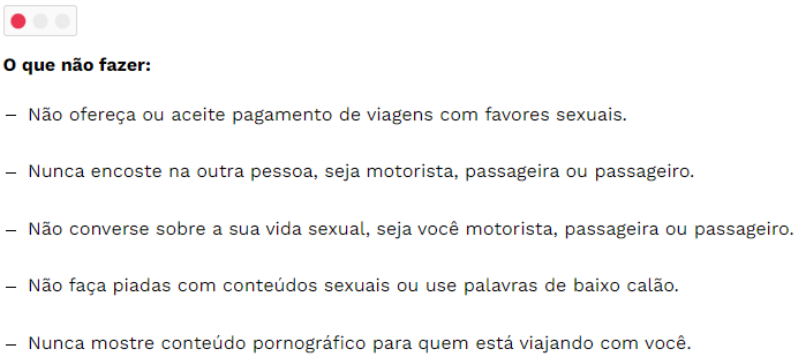
> 8.3. O Motorista/Motociclista Parceiro e a 99 comprometem-se a cumprir as disposições estabelecidas no Guia da Comunidade, disponível a qualquer tempo em https://www.guiadacomunidade99.com.br/ , além de cumprir rigorosamente com as diretrizes nacionais e internacionais de boas práticas empresariais, governança corporativa e boa conduta empresarial. O descumprimento de qualquer legislação aplicável aqui mencionado pelo Motorista/Motociclista Parceiro será considerado infração grave e a 99 poderá, à sua livre discrição, aplicar multa, suspender ou cancelar sua utilização dos Serviços.

O documento "Guia da Comunidade 99" é separado em 6 tópicos, com regras direcionadas aos motoristas e passageiros, para que, segundo a 99, se tenha "um ambiente positivo, de respeito aos princípios básicos de boa convivência, para evitar abusos e qualquer forma de desrespeito durante nossas viagens"[194].

Embora o documento traga orientações sobre o comportamento para ambos os lados (usuários da plataforma digital), para os motoristas, essas orientações assumem a forma de comandos e regras, pois, caso sejam descumpridas, ensejarão na aplicação de multa, suspensão e/ou descadastramento da plataforma digital.

Nesse guia ficam evidentes as manifestações dos poderes diretivos e disciplinares exercidos pela 99 em relação aos motoristas, sendo expressas as condutas que são proibidas no exercício da atividade. Elencamos abaixo algumas dessas hipóteses previstas no guia:

Figura 14 - Condutas previstas no Guia da Comunidade no Tópico 1 denominado "Respeito".



O que não fazer:

– Não ofereça ou aceite pagamento de viagens com favores sexuais.

– Nunca encoste na outra pessoa, seja motorista, passageira ou passageiro.

– Não converse sobre a sua vida sexual, seja você motorista, passageira ou passageiro.

– Não faça piadas com conteúdos sexuais ou use palavras de baixo calão.

– Nunca mostre conteúdo pornográfico para quem está viajando com você.

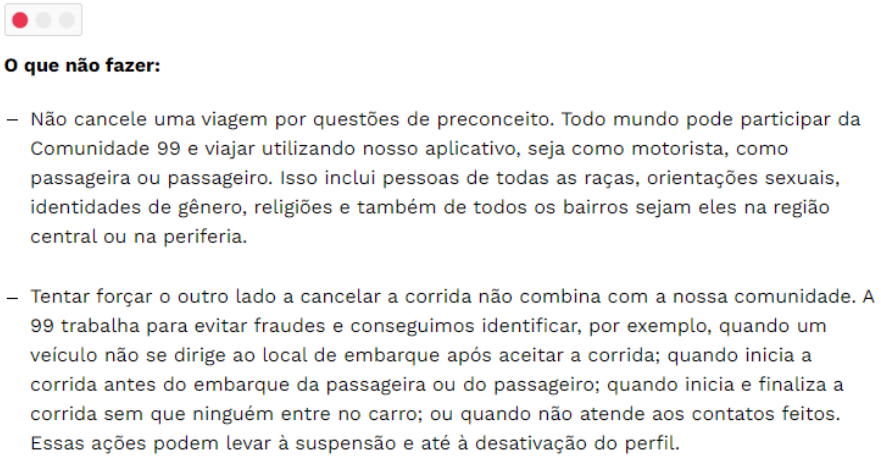
Fonte: Guia da Comunidade 99:

[194] Disponível em: https://www.guiadacomunidade99.com.br/introducao/. Acesso em: 21 nov. 2022.

Mais uma vez, podemos notar que a 99 dirige toda a atividade de transporte prestada, inclusive, o que o motorista pode ou não fazer e falar.

O cancelamento de corridas também é uma prática proibida pela plataforma, que além de diminuir a avaliação diária do motorista[195], pode levar à suspensão e/ou desativação do motorista da plataforma. Como se verifica do trecho colacionado abaixo:

Figura 15 - Condutas previstas no Guia da Comunidade no Tópico 2 denominado “Segurança”.



O que não fazer:

– Não cancele uma viagem por questões de preconceito. Todo mundo pode participar da Comunidade 99 e viajar utilizando nosso aplicativo, seja como motorista, como passageira ou passageiro. Isso inclui pessoas de todas as raças, orientações sexuais, identidades de gênero, religiões e também de todos os bairros sejam eles na região central ou na periferia.

– Tentar forçar o outro lado a cancelar a corrida não combina com a nossa comunidade. A 99 trabalha para evitar fraudes e conseguimos identificar, por exemplo, quando um veículo não se dirige ao local de embarque após aceitar a corrida; quando inicia a corrida antes do embarque da passageira ou do passageiro; quando inicia e finaliza a corrida sem que ninguém entre no carro; ou quando não atende aos contatos feitos. Essas ações podem levar à suspensão e até à desativação do perfil.

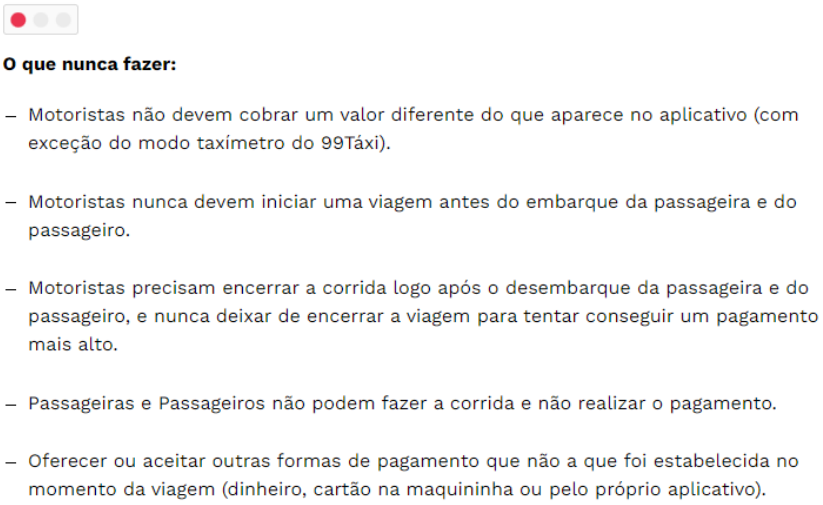
Fonte: Guia da Comunidade 99.

Da leitura do trecho acima também se extrai que a 99 assume ter o controle da geolocalização dos motoristas e que monitora toda a prestação do serviço.

A plataforma determina que os motoristas são obrigados a cobrar o valor que aparece no aplicativo (com a única exceção aos taxistas) e na forma de pagamento estabelecida:

Figura 16 - “Condutas previstas no Guia da Comunidade no Tópico 3 denominado “Responsabilidade”.

[195] Como é apontado pela investigação da Procuradoria Regional do Trabalho da 2ª Região na Ação Civil Pública nº 1001384-45.2021.5.02.0072 (BRASIL, 2021b, p. 26).



O que nunca fazer:

– Motoristas não devem cobrar um valor diferente do que aparece no aplicativo (com exceção do modo taxímetro do 99Táxi).

– Motoristas nunca devem iniciar uma viagem antes do embarque da passageira e do passageiro.

– Motoristas precisam encerrar a corrida logo após o desembarque da passageira e do passageiro, e nunca deixar de encerrar a viagem para tentar conseguir um pagamento mais alto.

– Passageiras e Passageiros não podem fazer a corrida e não realizar o pagamento.

– Oferecer ou aceitar outras formas de pagamento que não a que foi estabelecida no momento da viagem (dinheiro, cartão na maquininha ou pelo próprio aplicativo).

Fonte: Guia da Comunidade 99.

A análise feita neste tópico teve como objetivo demonstrar as diversas hipóteses de punição dos trabalhadores, que reúnem desde a suspensão temporária do acesso à plataforma até à desativação.

Com isso, chegamos ao fim do exame das manifestações dos poderes empregatícios adotados e exercidos pelas empresas-plataformas.

O estudo dos modos de gestão, organização e controle do trabalho nas plataformas digitais nos permite concluir que não estamos diante de uma relação de trabalho autônoma.

Identificamos como as empresas-plataformas, nesse modelo de gestão, criteriosamente exploram a atividade de transporte e disciplinam o trabalho alheio. Todo o processo de trabalho é controlado. O recrutamento, a contratação e o treinamento dos motoristas são minuciosamente organizados pelas empresas-plataformas. A prestação do trabalho é diretamente controlada pelo algoritmo – que não é “neutro”, pois está sob comando de seus proprietários que são as empresas-plataformas. A intensidade e extensão da jornada de trabalhos são regidas na forma aperfeiçoada do salário por peça, que, por sua vez, precifica o valor da força de trabalho em patamares ínfimos. E, por fim, o descumprimento de qualquer regra disciplinar unilateralmente imposta nos termos de uso de adesão compulsória acarreta as mais graves sanções que um trabalhador pode receber: a suspensão (sem remuneração) das suas atividades ou, pior, na sua demissão (desativação da plataforma digital).

Outros aspectos também estão presentes no trabalho em plataformas e atingem subjetivamente os motoristas: como a insegurança quanto ao chamamento ao trabalho; a

existência de períodos de trabalho não remunerados (como o tempo à espera da oferta de corridas); o risco de adoecimento ou de sofrerem acidentes; o temor de serem assaltados e terem seus instrumentos de trabalho levados; a gestão por metas (*gamificada* e algorítmica); a falta de transparência nos parâmetros adotados pelo algoritmo; além do temor de retorno ou de entrada na zona do desemprego (CARDOSO *et al*., 2023).

As plataformas digitais, invocando para si os valores da liberdade e da autonomia, conseguiram impor uma lógica exploratória muito pior que a do trabalho assalariado.

Nesse modelo contratual, não se tem a emancipação dos sujeitos. Ocorre o revés. Os trabalhadores são rebaixados à condição de sujeitos sem direitos. Nesse cenário de desproteção trabalhistas e previdenciários, os motoristas não são empreendedores ou parceiros, são "escravos digitais" – utilizando as palavras do sociólogo brasileiro, Ricardo Antunes.

A realidade deslindada neste capítulo é propositalmente ocultada pela falta da presença física de "um chefe" e pelo fenômeno do "fetichismo tecnológico", como vimos no capítulo anterior. Agrega-se, ainda, diversas estratégias de captura da subjetividade dos trabalhadores – e dos consumidores – e de demonstração de poderio no campo jurídico, econômico, político, ideológico e midiático.

Nesse cenário de desregulação do trabalho sob demanda, prevalecem as normas ditadas pelas empresas proprietárias plataformas digitais.

Paralelamente, como forma de enfrentamento ao capitalismo de plataformas, já encontramos no país, modelos alternativos de negócios pautadas nos princípios do cooperativismo e na autogestão do trabalho – denominado cooperativismo de plataformas. Encontramos também plataformas públicas, como a Taxi.Rio cidades, que analisaremos a seguir.

Esses modelos, contudo, são incipientes e, embora ofertem uma resistência a esse modelo de negócio, não são suficientes para resolver a problemática. A solução precisa vir do campo político, com a inclusão desses trabalhadores na cidadania, enquanto sujeitos de direitos, mais especificamente, enquanto detentores de direitos trabalhistas e previdenciários.

Para concluir a análise proposta neste item, vamos analisar a seguir o estágio em que se encontra a regulação do trabalho em plataformas digitais de transporte individual de passageiros no Brasil.

2.6 Quase uma década sem direitos: como a demora na regulação do trabalho sob demanda mantém os trabalhadores que laboram para plataformas digitais em situação de desproteção social.

Em 2012, a 99 foi uma das empresas-plataformas pioneiras no ramo brasileiro de mobilidade urbana, especializada no serviço de táxi. Por sua vez, a Uber assentou as suas bases no território nacional em 2014, período em que o país sediava a Copa do Mundo. Ao menos dez anos se passaram – atravessando uma pandemia no caminho - e as empresas-plataformas continuam a explorar ininterruptamente a atividade econômica. Somadas a elas, diversas novas plataformas no ramo de mobilidade urbana (e em outras áreas econômicas) foram criadas no país.

Embora o modelo de organização de negócio estruturado em torno de uma plataforma digital não seja mais uma novidade, até o momento não há uma regulamentação nacional específica sobre a natureza da relação de trabalho desenvolvida nas plataformas digitais de transporte.

De acordo com o levantamento feito pela Clínica Direito do Trabalho da Universidade Federal do Paraná (MACHADO; ZANONI, 2022)[196], existem trinta e oito projetos de lei em tramitação no Congresso Nacional que versam sobre o trabalho sob demanda em plataformas digitais, relacionados às categorias dos motoristas e, motoboys, como também de trabalhadores de plataformas em geral.

No Brasil, encontramos a construção de medidas legislativas apoiadas em quatro caminhos: i) a regulação do trabalho como autônomo (enquadrado na categoria de MEI ou não); ii) a regulação do trabalho como relação de emprego, regida por contrato de trabalho por prazo indeterminado; iii) a regulação do trabalho em uma categoria intermediária entre o trabalho autônomo e a relação de emprego, com o reconhecimento parcial de direitos trabalhistas e previdenciários (na modalidade do trabalho intermitente ou com a criação de uma figura jurídica própria) e; iv) a manutenção da situação de desregulação social.

Atualmente, o transporte remunerado privado individual de passageiros é regulado muito timidamente pela Lei Federal nº 13.640/2018. Quando essa lei foi sancionada pelo então

[196] Esse levantamento é referente ao período de 2019 a julho de 2021. Dos trinta e oito projetos de leis, trinta e dois estão em trâmite na Câmara dos Deputados e seis estão tramitando no Senado Federal.

presidente da República à época, Michel Temer, recebeu a alcunha de "Lei do Uber", porque alterou a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) para incluir o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros[197].

Ocorre que a Lei nº 13.640/2018 possui apenas quatro artigos e, resumidamente, confere aos municípios e ao Distrito Federal a competência exclusiva para regulamentar e fiscalizar o serviço e traça algumas diretrizes[198] que devem ser observadas nesses casos, como: (i) a cobrança dos tributos municipais relativos à prestação do serviço; (ii) a contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT); (iiii) a inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

A Lei nº 13.640/2018 também traça diretrizes quanto às condições pessoais para o exercício da atividade pelos motoristas, como: (i) possuir a Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada (EAR); (ii) conduzir o veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas

---

[197] O art. 2º da Lei 13.640/2018 define o transporte remunerado privado individual de passageiros como "serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede" (BRASIL, 2018).

[198] Conforme dispõe o art. 3º da Lei 13.640/2018: "Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 , passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B:

"Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991" (BRASIL, 2018).

" Art. 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).

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 a certidão negativa de antecedentes criminais.

Assim, a regulamentação do transporte remunerado privado individual de passageiros no âmbito municipal e distrital é facultativa, mas caso o Ente Federado opte por sua realização, este não pode contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (Lei nº 13.640/2018)[199].

No âmbito do município do Rio de Janeiro houve essa regulamentação por meio da edição de três decretos: Decreto nº 44.399/2018[200], Decreto nº 46.417/2019[201] e Decreto nº 48.612/2021[202]. A eficácia dos decretos, contudo, está suspensa por força da medida liminar concedida na Representação de Inconstitucionalidade nº 0055524-16.2019.8.19.0000, em trâmite perante o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro.

Em outubro de 2022, o Órgão Especial do TJRJ julgou parcialmente procedente a ação de controle concentrado de constitucionalidade para declarar a inconstitucionalidade do preço público fixado no Decreto Rio nº 48.612/2021[203]. A decisão, contudo, ainda não transitou em julgado.

---

[199] Nesse sentido, foi o entendimento do STF no Recurso Extraordinário nº 1.054.110/SP (Tema 967), transitado em julgado em 17/06/2020.

[200] O Decreto nº 44.399/2018 disciplina "o uso do Sistema Viário Urbano municipal para exploração de serviço de transporte individual Privado remunerado de passageiros, intermediado por plataformas digitais gerenciadas por Provedoras de Redes De Compartilhamento - PROVER, e dá outras providências".

[201] O Decreto nº 46.417/2019 disciplina sobre o "Regulamento e o Código Disciplinar do Serviço de Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados por meio de plataformas digitais gerenciadas por Provedoras de Redes de Compartilhamento - PROVER, com fundamento nas Leis federais nos 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e 13.640, de 26 de março de 2018, e dá outras providências.

[202] O Decreto nº 48.612 de 2021, em seu conteúdo, revoga os Decretos nº 44.399/2018 e Decreto nº 46.417/2019 e disciplina o transporte individual privado remunerado de passageiros por meio de aplicativos ou plataformas de comunicação em rede e o uso intensivo do sistema viário urbano do Município, como também dispõe sobre o preço público fixado para a exploração econômica.

[203] Segue colacionada a seguir a ementa do acórdão: "Controle concentrado de constitucionalidade da legislação municipal. Representação por inconstitucionalidade. Decreto nº. 48.612 de 15 de março de 2021. Regulamenta os arts. 11-A e 11-B da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para disciplinar o transporte individual privado remunerado de passageiros por meio de aplicativos ou plataformas de comunicação em rede e o uso intensivo do sistema viário urbano do Município, e dá outras providências. Competência privativa da União para legislar sobre política nacional de transportes e trânsito (art. 22, IX e XI da Constituição da República) e instituir diretivas sobre desenvolvimento urbano (art. 21, XX, da CF). Diretrizes previstas pelo legislador federal (Lei nº. 12.587/12) para regulamentação da atividade a saber: (i) a cobrança de tributos pela prestação do serviço; (ii) a contratação de seguro de acidentes pessoais a passageiros e do seguro obrigatório (DPVAT); (iii) a inscrição do motorista como contribuinte individual do INSS; (iv) a exigência de habilitação para dirigir; (v) o atendimento pelo veículo dos requisitos de idade e característica da autoridade de trânsito e do Poder Público; (vi) a manutenção do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV); e (vii) a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais, todas com vistas à eficiência, à eficácia, à segurança e à efetividade na prestação do serviço. Atribuições do Município, em tema de mobilidade urbana, que se limitam a (art. 18, do diploma federal sob comento): I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte

No âmbito do Poder Judiciário, também não há um entendimento uniforme sobre a natureza da relação de trabalho nas plataformas digitais de transporte.

Recentemente, a Terceira Turma do Tribunal Superior do Trabalho reconheceu a configuração do vínculo de emprego entre um motorista e a Uber (BRASIL, 2022b). No entendimento da turma que, por maioria, seguiu o voto do Relator Ministro Mauricio Godinho Delgado, restaram "firmemente demonstrados os elementos integrantes da relação de emprego" (BRASIL, 2022b).

Os elementos da relação de emprego foram minuciosamente descritos na ementa do acórdão, que, da sua leitura, se extrai a presença do trabalho prestado por pessoa física, com pessoalidade, com onerosidade, de forma não eventual e subordinada. Confira-se o trecho da ementa abaixo:

> Em primeiro lugar, é inegável (e fato incontroverso) de que o trabalho de dirigir o veículo e prestar o serviço de transporte, em conformidade com as regras estabelecidas pela empresa de plataforma digital, foi realizado, sim, por uma pessoa humana - no caso, o Reclamante. Em segundo lugar, a pessoalidade também está comprovada, pois o Obreiro precisou efetivar um cadastro individual na Reclamada, fornecendo dados pessoais e bancários, bem como, no decorrer da execução do trabalho, foi submetido a um sistema de avaliação individualizada, a partir de notas atribuídas pelos clientes e pelo qual a Reclamada controlava a qualidade dos serviços prestados. É também incontroverso de que todas as inúmeras e incessantes avaliações feitas pela clientela final referem-se à pessoa física do motorista Uberizado, emergindo, assim, a presença óbvia do elemento fático e jurídico da pessoalidade. O caráter oneroso do trabalho executado é

---

urbano; II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial; III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município. Regulamentação e fiscalização confiadas aos municípios e ao Distrito Federal que não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. Arts. 1º, in fine, 6º, 7º, 12, I e 14, do Decreto impugnado que foram além da mera regulamentação do disposto nos arts. 11-A e 11-B, da Lei nº 12.587/2012, ao instituir obrigação não prevista pelo legislador federal, qual a do pagamento de um preço público como contraprestação pelo direito de uso da malha viária, a ser pago pelas pessoas jurídicas que operam aplicativos e plataformas de comunicação em rede, necessários à intermediação do transporte remunerado privado individual de passageiros. Preço público de que trata o art. 6º que nada tem em comum com o tributo previsto no art. 23, III, da Lei nº 12.587/2012, porquanto o percentual estipulado -- de 1,5 por cento do valor recebido pelos condutores -- não tem a faculdade nem o objetivo, de desestimular a circulação dos veículos empregados na realização desse serviço, e nem poderia ter, uma vez que sua relevância fora reconhecida pela Lei nº 13.640/2018. Instituição de contribuição que, ademais, afronta os arts. 150, I e II, da Carta Magna e 9º e 196, I e II, da CERJ, que estabelecem os princípios da legalidade e da isonomia em matéria tributária. Art. 9º, que ao criar o Comitê para Estudos e Regulamentação Viária de Aplicativos - CERVA, ultrapassa a competência delineada no art. 145, VI, "a", da CERJ, aplicável aos Municípios pelo princípio da simetria. De sua vez, os arts. 3º e 5º não exorbitam a função regulamentar atribuída aos Municípios e ao Distrito Federal pelos arts. 11-A e 11-B, da Lei nº 12.587/12, inclusive no que respeita à exigência de credenciamento público de motoristas e plataformas, indispensável a viabilizar a fiscalização pelo Município e a afastar o transporte remunerado irregular de passageiros. Artigos 1º e 2º que estabelecem apenas as diretrizes norteadoras do transporte individual privado remunerado de passageiros por meio de aplicativos ou plataformas de comunicação em rede no Município do Rio de Janeiro, sem ultrapassar as atribuições estabelecidas pela União no art. 18 da Lei nº. 12.587/12. Representação por Inconstitucionalidade julgada parcialmente procedente, com eficácia ex tunc". (RIO DE JANEIRO, 2022b).

também incontroverso, pois a clientela faz o pagamento ao sistema virtual da empresa, em geral por meio de cartão de crédito (podendo haver também, mais raramente, pagamento em dinheiro) e, posteriormente, a empresa gestora do sistema informatizado credita parte do valor apurado na conta corrente do motorista. Ora, o trabalhador somente adere a esse sistema empresarial e de prestação laborativa porque ele lhe assegura retribuição financeira em decorrência de sua prestação de trabalho e em conformidade com um determinado percentual dos valores apurados no exercício desse trabalho. Sobre a não eventualidade, o labor do Reclamante estava inserido na dinâmica intrínseca da atividade econômica da Reclamada e inexistia qualquer traço de transitoriedade na prestação do serviço. Não era eventual, também, sob a perspectiva da teoria do evento, na medida em que não se tratava de labor desempenhado para certa obra ou serviço, decorrente de algum acontecimento fortuito ou casual. De todo modo, é também incontroverso de que se trata de labor inerente à rotina fundamental da empresa digital de transporte de pessoas humanas, sem o qual tal empresa sequer existiria. Por fim, a subordinação jurídica foi efetivamente demonstrada, destacando-se as seguintes premissas que se extraem do acórdão regional, incompatíveis com a suposta autonomia do trabalhador na execução do trabalho: 1) a Reclamada organizava unilateralmente as chamadas dos seus clientes/passageiros e indicava o motorista para prestar o serviço; 2) a empresa exigia a permanência do Reclamante conectado à plataforma digital para prestar os serviços, sob risco de descredenciamento da plataforma digital (perda do trabalho); 3) a empresa avaliava continuamente a performance dos motoristas, por meio de um controle telemático e pulverizado da qualidade dos serviços, a partir da tecnologia da plataforma digital e das notas atribuídas pelos clientes/passageiros ao trabalhador. Tal sistemática servia, inclusive, de parâmetro para o descredenciamento do motorista em face da plataforma digital - perda do trabalho -, caso o obreiro não alcançasse uma média mínima; 4) a prestação de serviços se desenvolvia diariamente, durante o período da relação de trabalho – ou, pelo menos, com significativa intensidade durante os dias das semanas -, com minucioso e telemático controle da Reclamada sobre o trabalho e relativamente à estrita observância de suas diretrizes organizacionais pelo trabalhador, tudo efetivado, aliás, com muita eficiência, por intermédio da plataforma digital (meio telemático) e mediante a ativa e intensa, embora difusa, participação dos seus clientes/passageiros. Saliente-se ser fato notório (art. 337, I, do CPC/15) que a Reclamada é quem estabelece unilateralmente os parâmetros mais essenciais da forma de prestação dos serviços e da dinâmica de funcionamento da atividade econômica, como, por exemplo, a definição do preço da corrida e do quilômetro rodado no âmbito de sua plataforma digital. Desse quadro, se percebe a configuração da subordinação jurídica nas diversas dimensões: a) clássica, em face da existência de incessantes ordens diretas da Reclamada promovidas por meios remotos e digitais (art. 6º, parágrafo primeiro, da CLT), demonstrando a existência da assimetria poder de direção/subordinação e, ainda, os aspectos diretivo, regulamentar, fiscalizatório e disciplinar do poder empregatício; b) objetiva, tendo em vista o trabalho executado estritamente alinhado aos objetivos empresariais; c) estrutural, mediante a inteira inserção do profissional contratado na organização da atividade econômica desempenhada pela Reclamada, em sua dinâmica de funcionamento e na cultura jurídica e organizacional nela preponderante; d) por fim, a subordinação algorítima, que consiste naquela efetivada por intermédio de aferições, acompanhamentos, comandos, diretrizes e avaliações concretizadas pelo computador empresarial, no denominado algoritmo digital típico de tais empresas da Tecnologia 4.0 (BRASIL, 2022b).

Essa decisão foi a pioneira, no âmbito do TST, a identificar a existência da subordinação jurídica – em suas quatro dimensões: clássica, objetiva, estrutural e algorítmica – como comentamos no capítulo anterior. Até então, não havia sido aplicada o conceito de subordinação algorítmica pelo Tribunal Superior e havia celeuma sobre a suas configurações, no âmbito da doutrina especializada.

O conceito chave para caracterização da subordinação jurídica foi a aplicação do art. 6º, parágrafo único, da CLT, que dispõe sobre a equiparação dos meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão do trabalho alheio aos meios pessoais e diretos:

> Reitere-se: a prestação de serviços ocorria diariamente, com sujeição do Autor às ordens emanadas da Reclamada por meio remoto e telemático (art. 6º, parágrafo único, da CLT); havia risco de sanção disciplinar (exclusão da plataforma) em face da falta de assiduidade na conexão à plataforma e das notas atribuídas pelos clientes/passageiros da Reclamada.

Em suma, a decisão da 3ª Turma do TST reconheceu que a subordinação é explícita nessas relações de trabalho. A Uber utiliza a tecnologia presente no seu modelo de negócio da mesma maneira que outras tantas empresas estabelecidas no país, assim como seus motoristas são iguais a quaisquer outros trabalhadores assalariados.

Essa decisão vai ao encontro da jurisprudência adotada por países como Chile[204], Uruguai[205], Espanha[206], Itália[207], França[208], Suíça[209], Reino Unido[210], Holanda[211], Alemanha[212],

---

[204] Disponível em: https://www.latercera.com/pulso/noticia/juzgado-del-trabajo-de-concepcion-reconocevinculo-laboral-entre-pedidos-ya-y-repartidor-y-abre-fuerte-debate/WHWA5UWSTNHE7FWZHWNBLBWY5A/. Acesso em: 29 nov. 2022.

[205] Disponível em: https://www.elpais.com.uy/negocios/noticias/fallo-inedito-uruguay-justicia-considera-trabajador-dependiente-chofer-Uber.html. Acesso em: 29 nov. 2022.

[206] Disponível em: http://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Noticias-Judiciales/El-Tribunal-Supremo-declara-la-existencia-de-la-relacionlaboral- entre-Glovo-y-un-repartidor. Acesso em: 29 nov. 2022.

[207] Disponível em: https://www.ilfattoquotidiano.it/2020/11/23/glovo-assuma-il-fattorino-come-dipendente-a-palermo-la-prima-sentenza-che-impone-a-unaapp-di-riconoscere-la-subordinazione-dei-rider/6013230/. Acesso em: 29 nov. 2022.

[208] Disponível em: https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambre_sociale_576/374_4_44522.html. Acesso em: 29 nov. 2022.

[209] Disponível em: https://www.swissinfo.ch/eng/courtruling_Uberpop-driver-wins--landmark--unfair-dismissal-case/44941794. Acesso em: 29 nov. 2022.

[210] Diferente do que aconteceu no Brasil, a Suprema Corte do Reino Unido não reconheceu o vínculo de emprego, mas reconheceu a subordinação do trabalhador em face da plataforma e adotou o enquadramento jurídico do caso a uma figura intermediária denominada de *worker*, em que há o reconhecimento de direitos trabalhistas.

[211] Disponível em: https://trab21blog.wordpress.com/2021/09/13/as-cortes-europeias-continuam-o-cerco-sobre-as-plataformas-digitais-tribunal-na-holanda-decide-que-todos-os-motoristas-da-Uber-no-pais-sao-empregados/. Acesso em: 29 nov. 2022.

[212]Disponível em: https://www.brasildefato.com.br/2021/05/01/motorista-de-aplicativo-entenda-decisoes-de-5-paises-que-comecam-a-garantir-direitos. Acesso em: 29 nov. 2022.

dentre outros países que reconhecem a presença da subordinação e da existência dos direitos sociais no trabalho em plataformas digitais.

Em que pese a importância da decisão proferida pela Terceira Turma do TST, em sede de Recurso de Revista, ainda não houve o trânsito em julgado, assim como o referido recurso não foi julgado pelo rito dos recursos repetitivos (CLT, art. 896-B; CPC, art. 1046, § 4º). Desse modo, dentro do sistema de precedentes[213], essa decisão não possui efeitos vinculantes e nem eficácia *erga omnes*.

Ainda assim, essa decisão representa um notável posicionamento da Terceira Turma do TST, em relação à Quarta[214], Quinta[215] e Oitava[216] Turmas do Tribunal, as quais haviam se manifestado anteriormente pela prevalência da autonomia na prestação do serviço e, por conseguinte, da inexistência da relação de emprego. No último julgamento da matéria pela Quarta Turma, por exemplo, o voto do Min. Rel. Ives Gandra da Silva Martins Filho afastou a subordinação jurídica por entender ser "latente a ampla autonomia do motorista em escolher os dias, horários e forma de labor, podendo desligar o aplicativo a qualquer momento e pelo tempo que entender necessário". A decisão ainda não transitou em julgado.

É preciso tecer o comentário que a Oitava turma, recentemente, rejeitou o recurso interposto pela Uber contra decisão que havia reconhecido o vínculo de emprego em favor de um motorista, o que demonstra uma mudança de posicionamento ao adotado em 2019. Quando a matéria foi analisada à época, a composição da turma era diferente da atual.

No voto do Relator Min. Alexandre de Souza Agra Belmonte, proferido em dezembro de 2022, foi destacada a presença da subordinação, na sua dimensão clássica, dado ao fato da motorista da Uber, na ocasião, não ter "nenhum controle sobre o preço da corrida, o percentual do repasse, a apresentação e a forma de prestação do trabalho [...] Até a classificação do veículo é definida pela empresa, que pode baixar, remunerar, aumentar, parcelar ou não repassar o valor da corrida" (SANTOS, 2022).

O posicionamento da Oitava Turma do TST – assim como o da Terceira Turma - se destaca diante das atuais denúncias, registradas no Brasil e no mundo, que as empresas detentoras das plataformas digitais vêm se utilizando amplamente de técnicas de jurimetria para celebração

[213] Em observância à Instrução Normativa n° 39 de 2016 do TST.
[214] AIRR-10575-88.2019.5.03.0003, 4ª Turma, Relator Ministro Alexandre Luiz Ramos, DEJT 11/09/2020 e AIRR-1092-82.2021.5.12.0045, 4ª Turma, Relator Ministro Ives Gandra da Silva Martins Filho, DEJT 02/12/2021.
[215] RR-1000123-89.2017.5.02.0038, 5ª Turma, Relator Ministro Breno Medeiros, DEJT 07/02/2020
[216] AIRR-11199-47.2017.5.03.0185, 8ª Turma, Relatora Ministra Dora Maria da Costa, DEJT 31/01/2019.

de acordos judiciais, a fim de evitar a formação de precedentes favoráveis ao reconhecimento do vínculo de emprego (KALIL; FONSECA; ALMEIDA, 2021). O manejo dessas técnicas de jurimetria dificulta que os casos cheguem aos Tribunais Superiores para a formação de precedentes vinculantes. Inclusive, isso foi o que aconteceu no caso julgado pela Oitava Turma, no qual, a empresa propôs um acordo no valor de 9 mil reais a título de indenização para que a motorista desistisse de seu recurso – muito embora o valor da causa fosse de R$55.703,79 -, mas o Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região não homologou o acordo, por entender pela sua inadequação e reconheceu o vínculo de emprego no caso, o que fez com que a Uber interpusesse o recurso ao TST.

Como dito, em que pese a matéria já tenha sido apreciada em algumas decisões pelo Tribunal Superior do Trabalho, ainda não há um entendimento uniforme e que seja de observância obrigatória a todas as empresas-plataformas do ramo.

No momento, o tema está sob exame da Subseção I Especializada em Dissídios Individuais (SDI-1) do TST, órgão responsável pela uniformização da jurisprudência das turmas do Tribunal Superior. Os dados estatísticos do TST apontam que 496 processos em face das empresas 99, Cabify, Ifood, Loggi, Rappi e Uber estão tramitando junto à Corte, dentre os quais 342 pedem o reconhecimento da relação de emprego (BRASIL, 2022a).

Por sua vez, no âmbito do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região (Rio de Janeiro), a Uber do Brasil Tecnologia Ltda registra 390 ações trabalhistas distribuídas[217] e a 99 Tecnologia Ltda, 331 ações trabalhistas[218]. De igual forma, ainda não há o registro de precedentes vinculantes perante o referido tribunal[219].

No entanto, em face das empresas analisadas, existem 2 Ações Civis Públicas (ACPs) em tramitação no Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (São Paulo), em face da Uber e da 99, que objetivam a declaração da relação jurídica de emprego, cujos efeitos da decisão de mérito

[217] De acordo com a Certidão Eletrônica de Ações Trabalhistas emitida em face da raiz do CNPJ nº 17.895.646, da Uber do Brasil Tecnologia Ltda (Código de verificação: 14.777.819.010). Disponível: https://pje.trt1.jus.br/certidoes/trabalhista/certidao/14777819010. Acesso em: 29 nov. 2022.

[218] De acordo com a Certidão Eletrônica de Ações Trabalhistas emitida em face da raiz do CNPJ nº 18.033.552, da 99 Tecnologia Ltda (Código de verificação: 14.780.422.076). Disponível: https://pje.trt1.jus.br/certidoes/trabalhista/certidao/14780422076. Acesso em: 29 nov. 2022.

[219] Muito embora a 5ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª região já possua decisão no sentido do reconhecimento da subordinação estrutural e do vínculo de emprego. Disponível: https://www.trt1.jus.br/ultimas-noticias/-/asset_publisher/IpQvDk7pXBme/content/5-turma-do-trt-rj-reconhece-relacao-de-subordinacao-estrutural-entre-motorista-e-aplicativo-de-transport-1/21078. Acesso em: 04 dez. 2022.

poderão alcançar os motoristas em todo o território nacional[220], dada a natureza coletiva das ações. Ambos os processos citados correm em segredo de justiça e, até o momento, não há o registro sobre a existência de decisão de mérito transitada em julgada.

Recentemente, o atual governo do Presidente Lula anunciou a criação de um Grupo de Trabalho para regulamentar trabalhadores por aplicativos, cuja comissão será integrada por representantes do governo, sindicatos e empresários (LULA, 2023)[221]. Seguiremos acompanhando os resultados do grupo de trabalho e as medidas legislativas aprovadas sobre a matéria.

Contudo, enquanto não é adotada uma regulação sobre o tema, continuaremos defendendo que o modelo de negócios implantado pela Uber e 99 é apoiado em relações de trabalho subordinado.

Na verdade, a regulação da atividade não seria nem necessária para aplicação do direito do trabalho[222] porque a CLT é atualizada e dispõe, desde 2011 (dada a alteração promovida pela Lei nº 12.551/2011), sobre a equiparação dos meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão do trabalho aos meios pessoais e direitos. Assim, por força do parágrafo único do art. 6º da CLT, para fins de subordinação jurídica, as relações de trabalho em plataformas digitais devem ser equiparadas às relações de emprego, dada a presença dos seus elementos (art. 3º da CLT), e, portanto, devem incidir as respectivas normas trabalhistas e previdenciárias. A manutenção dessas relações sociais fora do âmbito do direito do trabalho constitui fraude (art. 9º da CLT) aos preceitos da CLT e, por conseguinte, não podem ser mais toleradas.

---

[220] A ação ajuizada em face da Uber está tramitando em segredo de justiça perante a 4ª Vara do Trabalho de São Paulo, sob o número 1001379-33.2021.5.02.0004. Já a ação civil pública em face da 99 também tramita em segredo de justiça perante a 72ª Vara do Trabalho da Capital, sob o número 1001384-45.2021.5.02.0072. As petições iniciais das ações citadas estão disponíveis em: https://www.jota.info/tributos-e-empresas/trabalho/mpt-entra-com-acao-para-que-Uber-99-rappi-e-lalamove-reconhecam-vinculo-trabalhista-08112021. Acesso em: 29 nov. 2022.

[221] Não sabemos ainda se a medida a ser adotada no Brasil vai seguir os mesmos rumos do que foi adotado na Espanha. No país europeu, foi realizado um acordo social, no âmbito do Ministério do Trabalho e Economia Social, com os representantes das empresas gestoras das plataformas digitais e os representantes dos trabalhadores. O pioneirismo espanhol se deu pela participação dos atores sociais no processo de regulação da matéria no país, que culminou na produção de uma norma de conteúdo duplo, dispondo sobre: i) a presunção da relação laboral; e ii) a obrigação das empresas em informar aos representantes legais dos trabalhadores sobre os parâmetros, as regras e as instruções em que se baseiam os algoritmos do sistema de inteligência artificial que afetem a tomada de decisão que possam incidir sobre as condições de trabalho, acesso e manutenção do trabalho.

[222] Muito menos a falta de regulação pode ser interpretada como óbice à aplicação do direito do trabalho e, consequentemente, do direito previdenciário.

Esse raciocínio decorre da aplicação do princípio da proteção - que fundamenta historicamente o direito do trabalho – e dos preceitos constitucionais que asseguram um patamar civilizatório mínimo para as relações de trabalho, como: nos princípios fundamentais constitucionais da dignidade da pessoa humana, dos valores sociais do trabalho e da iniciativa, e da solidariedade (art. 1º, III e IV; art. 3º, I, II, III e IV); nos direitos e garantias fundamentais (art. 5º, caput; art. 6º; art. 7º, art. 8º, art. 9º, art. 10º e art. 11); nos princípios gerais que orientam a atividade econômica como a função social da propriedade, a redução das desigualdades regionais e sociais e a busca do pleno emprego (art. 170, caput e incisos III, VII e VIII); e que a ordem social tem como base o primado do trabalho e como objetivo o bem-estar e a justiça social (art. 193).

Manter os trabalhadores nesse cenário de desproteção social é negar-lhes direitos historicamente constituídos, o que viola toda a ordem jurídica trabalhista e a Constituição Federal.

Para seguirmos na presente pesquisa e contribuir para diferenciação entre a organização do trabalho sob demanda do trabalho e o modo de trabalho autônomo, vamos analisar adiante, como a plataforma pública da Taxi.Rio Cidades se diferencia das plataformas já analisadas (Uber e 99), no que tange aos parâmetros escolhidos para elaboração deste estudo, a saber: a gestão, organização e controle do trabalho.

3 A PLATAFORMA PÚBLICA TAXI.RIO CIDADES E AS SUAS CONFIGURAÇÕES DADAS AO TRABALHO

No Brasil, o táxi é um serviço público que possui o monopólio sobre a atividade de transporte público individual remunerado de passageiros. A sua regulamentação é feita por normas federais e municipais.

Na cidade do Rio de Janeiro, o serviço de táxi é dividido nas seguintes modalidades: táxi comum, táxi por chamada e táxi executivo. Popularmente, os serviços de táxi por chamada e de táxi executivo são chamados de "táxi especial"[223], dada as suas distinções em relação ao serviço de táxi comum.

As principais diferenças entre os "táxis comuns" e os "táxis especiais" serão sublinhadas nas próximas linhas[224]. A primeira já percebemos na própria identificação do veículo. Enquanto os táxis comuns possuem a coloração amarela, com uma faixa azul escura na sua lateral e a placa na cor vermelha, os "táxis especiais"[225] seguem um padrão de cores pré-determinado por cada cooperativa, possuem uma faixa na lateral para identificação e placa vermelha.

O serviço de táxi comum é prestado por motoristas autônomos e por empresas prestadoras, sem o suporte de instituições aglutinadoras[226]. Por sua vez, o serviço de táxi especial é intermediado por instituições aglutinadoras, com pontos de táxi regulamentados[227].

A terceira diferença está nos valores estabelecidos para as tarifas. As tarifas do "táxi especial" são fixadas em patamares mais elevados, em comparação ao "táxi comum".

No caso da plataforma da Taxi.Rio Cidades, ela é voltada exclusivamente para os táxis comuns – de cor amarela -, podendo ser utilizadas por taxistas autônomos ou taxistas auxiliares.

---

[223] Para facilitar a compreensão, utilizaremos a divisão entre os táxis comuns e os especiais. Lembrando que quando nos referimos aos "táxis especiais" estamos incluindo o serviço de táxi por chamada e o serviço executivo, previstos no Decreto Municipal nº 38.242/2013 (RIO DE JANEIRO, 2013).

[224] As diferenças foram traçadas com base nas definições dos serviços trazidas no art. 3º do Decreto Municipal nº 38242 de 26/12/2013 (RIO DE JANEIRO, 2013).

[225] Na cidade do Rio de Janeiro, encontramos as cooperativas de táxis especiais na rodoviária, nos aeroportos e em alguns hotéis.

[226] As instituições aglutinadoras são pessoas jurídicas – como associações e cooperativas - que agrupam taxistas autônomos e possuem autorização da Secretaria Municipal de Transporte (SMTR) para dar suporte operacional à prestação do serviço de táxi. Por sua vez, o serviço de táxi especial é intermediado por instituições aglutinadoras, com pontos de táxi regulamentados.

[227] No caso específico do serviço de táxi executivo, ele foi criado para atender a demanda dos principais pontos turísticos da cidade, para isso, os motoristas possuem noções básicas de outros idiomas e os carros devem seguir um "padrão executivo" de prestação de serviço, definido pela SMTR.

Os taxistas autônomos (também chamados de permissionários) são pessoas físicas que são titulares de autorização outorgada pela Secretaria Municipal de Transporte (SMTR) para explorar o serviço público. Os taxistas auxiliares são aqueles que não são titulares da autorização, mas estão vinculados aos taxistas autônomos ou às empresas. Cada taxista autônomo pode ter até dois taxistas auxiliares para prestar o serviço de táxi em seu veículo registrado na SMTR.

A prestação do serviço público de táxi é regulada previamente pelo poder público e controlada mediante a outorga de autorizações pela SMTR.

Vamos analisar adiante como é feita essa regulação, para então, estudarmos o funcionamento da Plataforma da Taxi.rio Cidades, tendo como enfoque, o trabalho desenvolvido pelos taxistas.

3.1 A regulação da atividade do taxista como trabalho autônomo.

A profissão de taxista é regulada pela Lei nº 12.468/2011, a qual define como atividade privativa da categoria 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. 2º).

A lei, aplicável a todo território nacional, dispõe sobre os requisitos – como a categoria da CNH, os cursos obrigatórios, a certificação necessária, inscrição como segurado no INSS etc. – para o exercício da atividade profissional:

> 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 23 de setembro de 1997;
> II - curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizatário;
> 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.

O Código de Código disciplinar do Serviço de Transporte Individual de Passageiros em Veículos de Aluguel a Taxímetro do Município (Decreto nº 38.242/2013), por sua vez, regula, supletivamente, a atividade profissional no âmbito local. Nele, o serviço de táxi é definido como:

> serviço de utilidade pública de transporte individual de passageiros com veículo de aluguel a taxímetro, organizado, disciplinado e fiscalizado pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (RIO DE JANEIRO, 2013).

No que tange aos requisitos para o exercício da atividade profissional, além do Código Disciplinar reproduzir as condições da Lei Federal supracitada, acrescenta que os taxistas precisam manter-se na atividade com a carga horária mínima de 40 horas[228] (art. 4º, VI).

Quanto ao exercício da atividade, o referido Código disciplina os deveres e direitos dos taxistas (art. 7º e 10º), as hipóteses de cassação da autorização e registro (art. 12) e as penalidades aplicáveis aos motoristas em caso de descumprimento dessas normas (art. 41 a 45).

O Código Disciplinar também traz disposições sobre as características dos veículos (art. 16 e 17), a obrigatoriedade da realização de vistorias anuais dos veículos (art. 18 e 22), a obrigatoriedade do uso de taxímetro (art. 23 a 30) e dispõe sobre a precificação das tarifas (art. 31).

Na cidade do Rio de Janeiro, a Secretaria Municipal de Transportes (SMTR) é o órgão normativo, coordenador e fiscalizador do serviço de táxi[229]. Inclusive, é a SMTR que realiza o reajuste anual das tarifas, por meio de resoluções.

O número de autorizações outorgadas pela Secretaria Municipal de Transporte também é controlado pela Lei Municipal nº 5.492/2012, observando o número máximo de um táxi para cada 700 habitantes do Município. No entanto, no estudo realizado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), referente ao ano de 2015, estima-se que o município reúne em torno de 33 mil taxistas cadastrados, sendo o equivalente a um motorista para cada 197 habitantes (RESENDE; LIMA, 2018). Com base nesses dados estatísticos, inicialmente podemos apontar o descumprimento da lei municipal quanto ao controle quantitativo da atividade.[230]

---

[228] Exceto em caso de afastamento por motivo de férias, doenças e outros (art. 4º, VI).
[229] Conforme o art. 1º do referido Código Disciplinar.
[230] Especialmente se considerarmos os dados mais atualizados sobre a quantidade de taxistas cadastrados na cidade do Rio de Janeiro que chegou a 51.929 permissões em 2019, conforme estudo realizado pelo COPPE/UFRJ, em 2019 (SILVA *et al.*, 2019)

Em relação à regulação do mercado de táxi, objetiva-se o controle qualitativo, quantitativo e econômico da atividade. O controle de qualidade tem como objetivo a fiscalização do tempo de fabricação, da aparência e das características dos veículos, enquanto o controle de quantidade visa a limitação do número de táxis de acordo com as análises de demanda (SILVA *et al.*, 2019). Por fim, o controle econômico realiza o ajuste de tarifa, tendo como referência análises feitas regularmente dos custos e receitas dos taxistas, com "o objetivo de fornecer compensação justa para os operadores e preços estáveis para os passageiros" (SILVA *et al.*, 2019).

Após essa breve exposição sobre o cenário regulatório da atividade do táxi, vamos analisar a seguir como são desenvolvidas as relações de trabalho na plataforma pública.

3.2 A gestão, a organização e o controle do trabalho na plataforma digital da Taxi.Rio Cidades

Adiante, iniciaremos o estudo sobre como o trabalho na plataforma da Taxi.Rio Cidades é organizado e seus (possíveis) efeitos na autonomia do trabalho do taxista.

Utilizaremos como fonte primária, o estudo dos termos e condições de usos – da plataforma pública aplicáveis aos taxistas (TAXI.RIO CIDADES, 2022) –, da legislação pertinente, de dados obtidos junto aos *sites* da prefeitura do município do Rio de Janeiro e, de forma complementar, os dados colhidos na manifestação da categoria – que acompanhamos – em janeiro de 2023 (cujo objeto era a reivindicação de melhorias para a plataforma pública). Nesta ocasião, foi feita a abordagem individual e coletiva dos taxistas, a partir de uma pergunta inicial sobre qual era o motivo da manifestação.

Como dados secundários, utilizaremos dois estudos realizados pelo Programa de Engenharia de Transportes (PET/COPPE) da UFRJ sobre o serviço de táxi na cidade, a saber: "Estudo de impacto – carona remunerada e táxi" (SILVA *et al.*, 2019) e "Diagnóstico da oferta e demanda por táxi no município do Rio de Janeiro" (SILVA *et al.*, 2017).

Como salientado acima, a plataforma da Taxi.Rio Cidades é voltada exclusivamente para os táxis comuns, podendo ser utilizadas por taxistas autônomos e auxiliares. O Código Disciplinar da categoria traz que o serviço de táxi comum é prestado "mediante o transporte por

aluguel a taxímetro de pessoa indeterminada, com origem em local aleatório e para destino definido pelo cliente"[231].

Analisaremos a seguir como se dá a dinâmica da plataforma digital Taxi.Rio Cidades no que tange ao trabalho desses taxistas autônomos e auxiliares.

Como referência, utilizaremos as mesmas variáveis de análise escolhidas no segundo capítulo para traçarmos as semelhanças e diferenças no desenvolvimento das relações de trabalho entre as plataformas digitais da Uber, da 99 e, agora, da plataforma pública da Taxi.Rio Cidades.

3.2.1 O cadastro nas plataformas digitais: o recrutamento e a contratação dos motoristas.

Como dito, a atividade profissional dos taxistas é regulada previamente pelo poder público e o seu exercício depende de permissões outorgadas pelo poder executivo local. Já a adesão ao serviço ofertado pela plataforma pública é voluntária[232], cabendo ao taxista a escolha.

Na cidade do Rio de Janeiro, a adesão é feita da seguinte forma: o motorista realiza o seu cadastro no site da prefeitura da cidade[233], envia uma foto de identificação[234] e aceita o termo de uso da plataforma. Embora a adesão à plataforma seja facultativa, uma vez feita, a aceitação do termo de uso é obrigatória e, de acordo com a suas disposições, a mera utilização do aplicativo já implica "na imediata concordância com todas as suas cláusulas, políticas e princípios"[235].

Em seguida ao cadastro na plataforma, o taxista recebe um *e-mail* da plataforma confirmando a validação da foto e realiza o agendamento do horário para atendimento no Espaço

[231] Como assim é definido pelo art. Art. 3º, II do Decreto nº 38.242/2013 (BRASIL, 2013).
[232] Conforme item 1.2 do "Termo e Condições de Uso – Taxistas Taxi.Rio Cidades": "1.2. O TERMO DE USO estabelece os termos e as condições gerais para uso do APLICATIVO TAXI.RIO CIDADES, pelas quais o TAXISTA se obriga ao ingressar voluntariamente no PROGRAMA oferecido pela IPLANRIO, o qual consiste nas funcionalidades contidas no APLICATIVO TAXI.RIO CIDADES para *smartphones* e pelo PORTAL da *web* de serviços para o TAXISTA" (TAXI.RIO CIDADES, 2023).
[233] Disponível em: http://www.rio.rj.gov.br/web/taxiriotaxistas. Acesso em: 03 fev. 2023.
[234] A IplanRio orienta quais os critérios que a foto deve ou não conter, como: tamanho, fundo branco, fisionomia séria, uso de óculos de grau (caso o motorista faça uso permanente) e não é permitido trajes ou acessórios que manifestem opção religiosa, opção partidária, times de futebol e manifestações ideológicas de qualquer natureza.
[235] Conforme item 1.3 do Termo e Condições de Uso – Taxistas Taxi.Rio Cidades: "A aceitação do TERMO DE USO é obrigatória para a utilização do APLICATIVO e sua mera utilização implica na imediata concordância com todas as suas cláusulas, políticas e princípios" (TAXI.RIO CIDADES, 2023).

Taxi.Rio[236], localizado no Centro Administrativo São Sebastião (CASS), na Cidade Nova, para que seja realizada a identificação presencial – com a conferência de documentos como a CNH e o registro do taxista – a fim de que seja efetivado o cadastro[237].

Esse espaço é chamado pelos taxistas de "Casinha". Nele, são feitos os atendimentos iniciais (relacionados à inscrição na plataforma) e os demais atendimentos presenciais também afetos ao funcionamento da plataforma pública, como o recebimento de sugestões/reclamações dos taxistas e o oferecimento de defesa em caso de suspensão das atividades na plataforma.

Para que o taxista consiga concluir a sua habilitação na plataforma é preciso que esteja em dia com as obrigações regulamentares com a Secretaria Municipal de Transporte (SMTR), como documentação e vistorias junto aos órgãos competentes.

As exigências para adesão à plataforma pública são as mesmas para a prestação do serviço público de táxi comum, que estão regulamentadas no "Código disciplinar do Serviço de Transporte Individual de Passageiros em Veículos de Aluguel a Taxímetro do Município" - Decreto nº 38.242 de 26/12/2013 (BRASIL, 2013).

Como dito, os usuários da plataforma são os taxistas autônomos e auxiliares. No que tange aos auxiliares, eles podem estar vinculados tanto às pessoas físicas como às pessoas jurídicas (no caso dos taxistas que trabalham sob o regime de "diária", usualmente pagas às empresas de táxis).

Diferente das plataformas analisadas – Uber e 99 – a IplanRio (empresa municipal gestora da plataforma) não estabelece regras para admissão na plataforma pública – como condições pessoais dos motoristas, levantamento histórico de antecedentes criminais, realização de cursos, requisitos do carro. Esse controle é feito previamente pelo poder público local no ato da outorga da autorização para exercício da atividade, posto que só participam da plataforma pública, aqueles taxistas com registro ativo na SMTR.

Assim como nas plataformas acima citadas, a conta do motorista também é pessoal e intransferível (item 8 do Termo de Uso), sendo vedada a sua transferência, cessão, comodato ou qualquer tipo de transferência ou empréstimo a terceiros, sob pena de suspensão ou desligamento

[236] Por meio do *link*: http://sgtu.rio.rj.gov.br/taxirioagendar/Index. Acesso em: 03 fev. 2023.
[237] Conforme item 8.1.2.1 do "Termo e Condições de Uso – Taxistas Taxi.Rio Cidades": "O TAXISTA deverá apresentar sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e seu registro de taxista emitido por autoridade local, para que a identidade possa ser conferida, a fim de se efetivar o cadastramento com foto que será realizada no próprio atendimento" (TAXI.RIO CIDADES, 2023).

da plataforma[238]. Inclusive, o *login* no aplicativo da Taxi.Rio se dá com número do registro de auxiliar de transporte (RATR), que é o registro do taxista junto à Secretaria Municipal de Transporte. Ainda que o taxista autônomo e seu auxiliar compartilhem o mesmo veículo (o que é comum na prática), ambos precisam obrigatoriamente realizar os seus respectivos cadastros individualmente[239].

Por fim, o termo de uso dispõe que a natureza da plataforma é de "conexão" entre o taxista que presta o serviço de táxi comum e o passageiro (item 3.1). O documento também é expresso quanto à exclusão de qualquer relação contratual entre o taxista e o aplicativo (item 3.2). Essa postura quanto à negativa de relações contratuais é uma estratégia adotada por todas as plataformas analisadas, com vistas à exclusão das responsabilidades decorrente do desenvolvimento da atividade. A principal diferença que encontramos, no entanto, é que nos termos de uso da Uber e da 99 há a previsão expressa quanto à negativa de relação de emprego, enquanto no termo de uso da plataforma Taxi.rio é uma cláusula mais ampla referente às "relações contratuais" (sendo esta última justificável pela própria natureza autônoma da atividade profissional do taxista e das normas referentes à seleção e contratação no âmbito da Administração Pública).

Passaremos a seguir à análise sobre a dinâmica envolvida na realização das corridas aceitas pela plataforma.

3.2.2 O acesso às corridas pelos motoristas e os critérios de distribuição utilizados pelas plataformas digitais

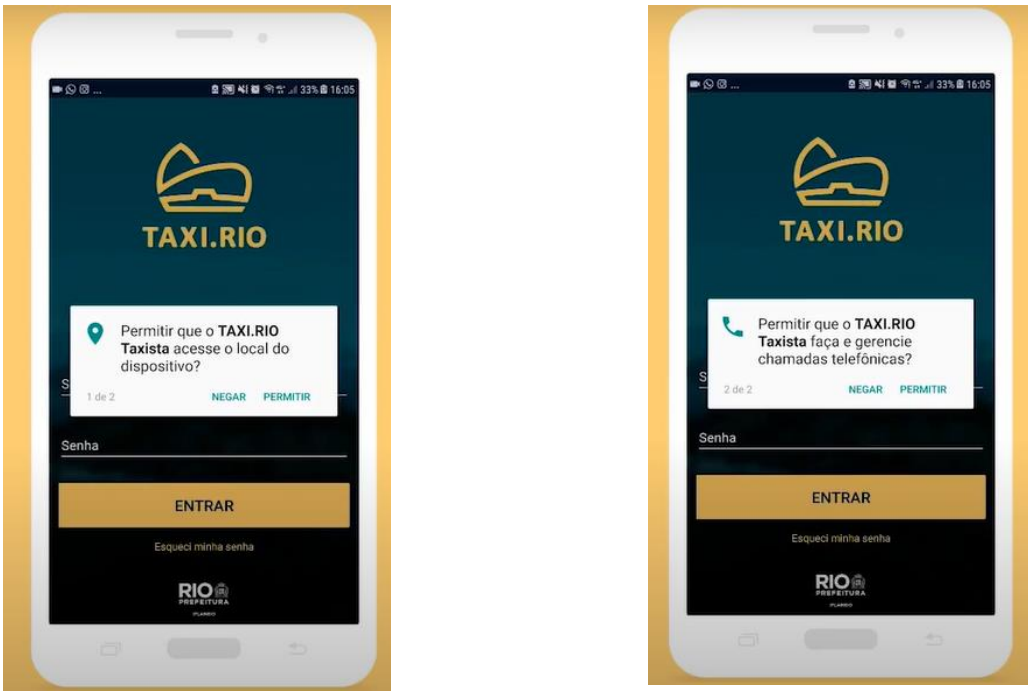
[238] Conforme item 8.1.3 do "Termo e Condições de Uso – Taxistas Taxi.Rio Cidades": "TAXISTA a terceiros. O cadastro do TAXISTA é pessoal e intransferível e qualquer violação resultará em suspensão ou resilição do contrato" (TAXI.RIO CIDADES, 2023).

[239] Conforme item 8.1.4 do "Termo e Condições de Uso – Taxistas Taxi.Rio Cidades": "O TAXISTA autorizatário ou auxiliar deverão, de forma independente, obrigatoriamente fazer o cadastro, ainda que utilizem o mesmo veículo" (TAXI.RIO CIDADES, 2023).

Feito o cadastro na plataforma, o motorista realiza o *login* no aplicativo com o seu número do registro de auxiliar de transporte (RATR)[240] junto à Secretaria Municipal de Transportes.

Assim como nas plataformas da Uber e da 99, para execução do aplicativo, exige-se a autorização para acesso ao local do dispositivo móvel (para uso do GPS) e das chamadas telefônicas (para contato com os passageiros), conforme imagem extraída do vídeo tutorial sobre o uso da plataforma no seu canal oficial no *Youtube*:

Figura 17 - Acessos requisitados ao dispositivo do taxista pela plataforma da Taxi. Rio Cidades.

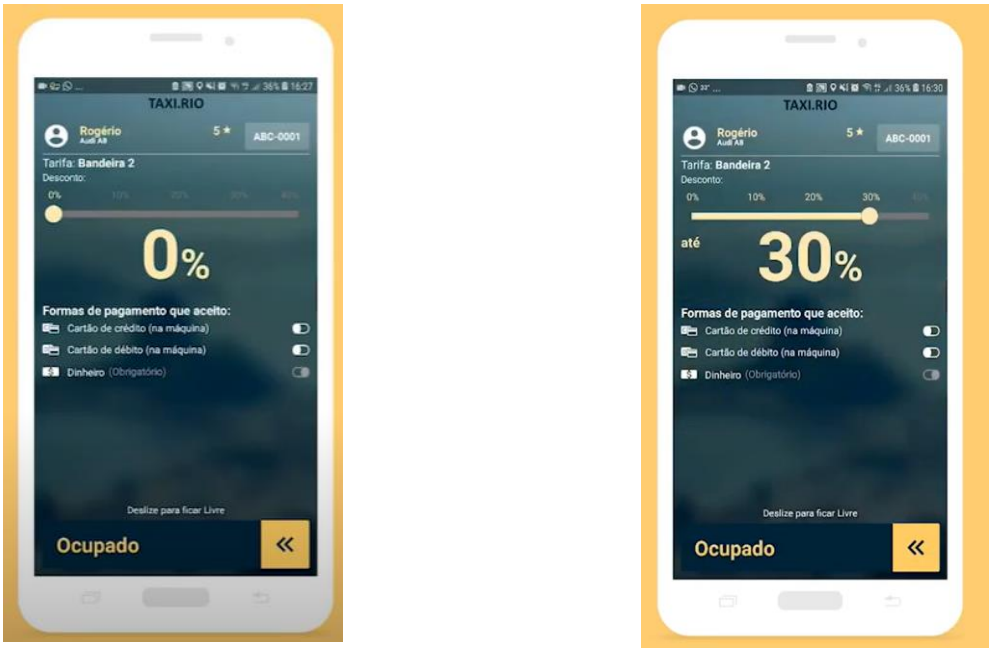


Fonte: Tutorial Taxi.Rio[241]

Em seguida, antes de iniciar cada corrida, aparecem para o motorista as opções de viagem com base no valor definido no taxímetro ou no modo desconto (ocasião em que escolherá entre as 4 faixas de desconto disponíveis: 10%, 20%, 30% ou 40% de desconto), como indicado na imagem abaixo:

[240] O RATR é a identificação das pessoas autorizadas a trabalharem nos modais do sistema de transportes da cidade do Rio de Janeiro.
[241] Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=b7j11hDG0Gc. Acesso em: 03 fev. 2023.

Figura 18 - Opções de descontos oferecidas na plataforma da Taxi.Rio cidades.



Fonte: Tutorial Taxi.Rio[242]

A principal novidade do desenho dessa plataforma pública está no controle do motorista em conceder ou não o desconto, sendo o mínimo de 10% e o máximo de 40% do valor total da corrida. Isso permite com que o taxista tenha previsibilidade quanto ao valor que receberá em cada corrida, já que o cálculo é simples, pois basta subtrair o percentual de desconto do valor registrado no taxímetro (esse cálculo também é feito automaticamente pela plataforma, como veremos adiante).

Por sua vez, o passageiro também escolhe a faixa de desconto que deseja. Em seguida, a plataforma faz o cruzamento do passageiro e dos motoristas que escolherem mesma faixa de desconto.

Um detalhe importante é que os motoristas que selecionam uma faixa de desconto mais alta - como 30 ou 40% de desconto - conseguem receber também os pedidos de corridas

[242] Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=b7j11hDG0Gc. Acesso em: 10 dez. 2022.

realizados nas faixas de descontos inferiores. O contrário não ocorre, porque poderia trazer eventualmente prejuízo ao taxista[243].

Além disso, quando um passageiro solicita uma corrida, ela aparece para todos os motoristas que estão próximo. Mais de um taxista pode aceitar o pedido ao mesmo tempo. A plataforma realiza um filtro entre os taxistas que aceitaram o pedido e seleciona aquele que conseguir prestar o atendimento mais rápido ao passageiro[244].

Figura 19 - Processo para o aceite da corrida na plataforma da Taxi.Rio cidades

Fonte: Tutorial Taxi.Rio[245]

Em regra, ganha a disputa (termo utilizado no aplicativo) aquele que está mais próximo do local (em relação à distância em quilometragem), mas esse cálculo pode ser alterado devido a outras variáveis relacionadas ao tempo, como trânsito e obras no percurso etc. Contudo,

[243] Conforme item 7.1.1 do "Termo e Condições de Uso – Taxistas Taxi.Rio Cidades": "O PASSAGEIRO definirá o nível de desconto que gostaria de ter e, ao solicitar a corrida, o APLICATIVO selecionará apenas os TAXISTAS que atenderem ou superarem os critérios definidos pelo PASSAGEIRO" (TAXI.RIO CIDADES, 2023).
[244] Conforme item 7.1.2 do "Termo e Condições de Uso – Taxistas Taxi.Rio Cidades": "Os TAXISTAS que estiverem próximos ao local da chamada, e que atenderem ou superarem os critérios de desconto e forma de pagamento definidos pelo PASSAGEIRO, receberão a chamada. Ganhará a corrida aquele que se encontrar em condições que favoreçam o atendimento mais rápido ao PASSAGEIRO, devendo deslocar-se até o local em que se encontrar o PASSAGEIRO e realizar regularmente a respectiva corrida" (TAXI.RIO CIDADES, 2023).
[245] Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=b7j11hDG0Gc. Acesso em 10 de dez. 2022.

recentemente esse ponto tem sido objeto de reclamações dos taxistas[246], os quais alegam que a IplanRio alterou os critérios de distribuição de corrida (esse ponto será analisado de forma mais aprofundada no item "3.3. A manifestação organizada pelos taxistas sobre o funcionamento da plataforma da Taxi.Rio Cidades no dia 24 de janeiro de 2023). Nessa ocasião, a prefeitura informou que outros fatores interferem na distribuição de corrida, como se vê nesse trecho da reportagem do Jornal RJ2 (LUCCHESE, 2022): "a disputa de corridas utiliza um sistema baseado em regras como geolocalização, taxista sem corridas por mais tempo, trajeto e tempo de chegada até o passageiro".

Na hipótese em que somente um motorista tenha aceitado a corrida, o pedido vai diretamente a ele.

Semelhante ao *design* das plataformas anteriormente analisadas, o aplicativo do Taxi.Rio permite que o taxista acesse outros aplicativos de navegação e trânsito, assim como entre em contato diretamente com o passageiro:

Figura 20 – Etapa seguinte do processo para o aceite da corrida na plataforma da Taxi.Rio cidades

Fonte: Tutorial Taxi.Rio[247]

O taxista também consegue cancelar uma corrida que não foi iniciada, sem que haja a aplicação de sanções[248]. Também não há o controle da atividade, com base em "taxas de

[246] Inclusive, um grupo de taxistas organizou duas manifestações contra a mudança, as quais são objeto do tópico 3.4 do presente estudo.
[247] Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=b7j11hDG0Gc. Acesso em: 10 dez. 2022.

cancelamento". Essa sistemática é diferente do que vimos nas empresas Uber e da 99, as quais, além de punirem tal conduta (por meio de bloqueios temporários dos usuários nas plataformas), ainda controlam o trabalho, por meio do índice de cancelamento por motorista.

Embora seja uma possibilidade, a IplanRio orienta que o "recurso só deve ser usado em último caso, como por exemplo quando não se localiza o passageiro, ou quando é impossível chegar ao local de origem da corrida, ou ainda quando se trata de área de risco"[249].

Uma especificidade do aplicativo da Taxi.Rio é que o motorista só consegue ver o destino da corrida após o ingresso do passageiro no táxi e de iniciada a corrida no aplicativo.

Isso acontece pois o "Código Disciplinar do Serviço de Transporte Individual de Passageiros em Veículos de Aluguel a Taxímetro do Município do Rio de Janeiro" (Decreto nº 38.242 de 26/12/2013) veda a recusa de passageiros ou de viagens pelo taxista (art. 16). Inclusive, a multa municipal prevista para esses casos é de R$ 625,00 (ALENCAR, 2013).

Essa conduta também é vedada pelo Código de Defesa do Consumidor (art. 39, inciso II), por ser considerado crime contra as relações de consumo, tipificado no art. 7º, inciso VI, da Lei nº 8.137/90 (BRASIL, 1990).

Por essa razão, a plataforma da Taxi.Rio Cidades não disponibiliza o destino das corridas previamente, uma vez que possui a natureza de serviço público e é orientada pelas normas legais.

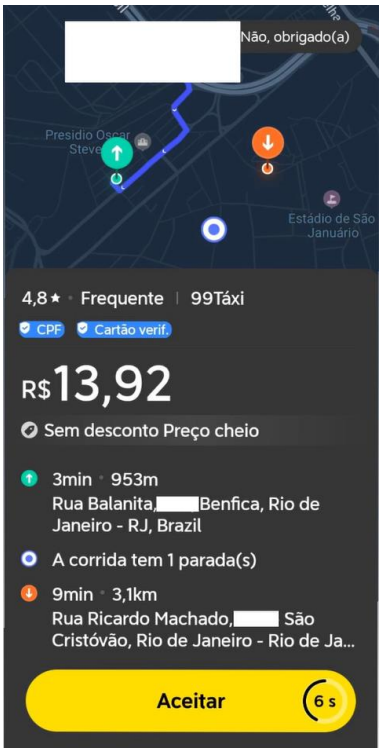
No entanto, essa regra é descumprida pela plataforma da 99, na modalidade que oferta serviços de táxi. Como podemos ver abaixo, antes do motorista aceitar a corrida na referida plataforma, aparece o local do passageiro e o destino da corrida:

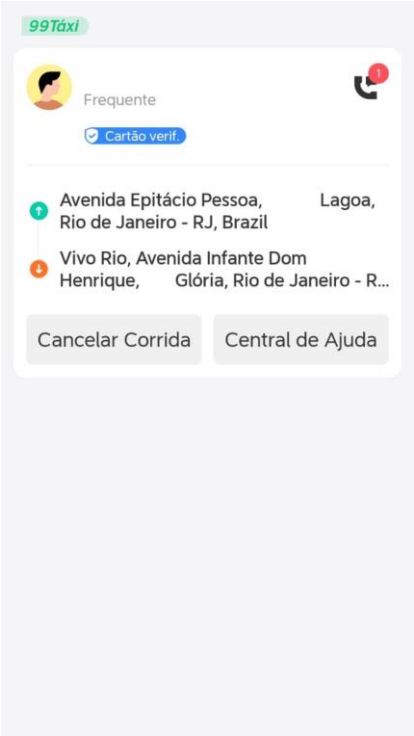
Figura 21 - Opção de visualização do destino no aplicativo da 99

---

[248] O cancelamento de uma corrida não é uma prática proibida, mas as recusas reiteradas podem ser enquadradas como "uso inadequado do aplicativo e o TAXI.RIO se reserva o direito de tomar as medidas cabíveis, incluindo punições, suspensões ou expulsões do serviço", conforme explicação na aba "perguntas e respostas" no *site* da prefeitura. Disponível em: https://www.rio.rj.gov.br/web/taxiriotaxistas/noticias?id=7441428. Acesso em: 04 fev. 2023.

[249] Disponível em: https://www.rio.rj.gov.br/web/taxiriotaxistas/noticias?id=7441428#_s11. Acesso em: 10 dez. 2022.





Fonte: registro da autora.

Inclusive, essa é uma pauta da categoria para melhoria da plataforma da Taxi.Rio Cidades. Já que, por lei, não é facultado ao motorista a escolha do destino[250] – na linguagem da radiotelegrafia utilizada pelos taxistas é chamado de QTI – uma das reivindicações[251] é pela indicação da zona da cidade, se é considerada "área risco. A justificativa é a proteção pessoal da categoria diante dos riscos envolvidos na atividade, especialmente quanto aos problemas relativos à segurança pública na cidade do Rio de Janeiro.

Assim como a obrigatoriedade do transporte de passageiros, os taxistas são obrigados a realizar paradas, por força do Código Disciplinar (realidade similar ao que vimos nas outras plataformas).

Durante a realização da viagem pela plataforma da Taxi.Rio Cidades é obrigatório que o taxista inicie a corrida no aplicativo e acione o taxímetro físico durante todo o seu percurso (por

[250] Quando o taxista aceita uma corrida na plataforma pública, o destino só aparece quando a viagem é iniciada com o ingresso do passageiro no veículo.

[251] Esse tema foi relatado com frequência na manifestação organizada pelos taxistas sobre o funcionamento da plataforma da Taxi.Rio Cidades, que acompanhamos no dia 24 de janeiro de 2023. Inclusive, essa pauta também é objeto de um dos vídeos no canal do Youtube "TáxiBandeira 2", do taxista Anthony (um dos organizadores da manifestação citada), no qual são relatados mais detalhes sobre os riscos da atividade. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=BidBtErjHXE. Acesso em: 11 fev. 2022.

força de lei, os taxistas são obrigados a andar com o taxímetro ligado quando estão em serviço). Na hipótese de divergência entre os valores apurados no taxímetro e no aplicativo (taxímetro virtual), deve ser seguido aquele indicado no aplicativo. É proibido, inclusive, que o taxista acorde com o passageiro pagamento diverso ao indicado na plataforma da Taxi.Rio (item 3.4), sob pena de desligamento da mesma.

O taxímetro virtual da plataforma pública é calculado "com base nas regras de formação da tarifa de táxi da localidade" (item 3.5), levando em consideração também o trajeto percorrido, o tempo em que o carro esteve parado e os descontos aceitos por ambas as partes no momento do pedido de corrida. Para tanto, a plataforma utiliza o geoposicionamento por GPS para aferição do valor da corrida pelo taxímetro virtual[252].

Na hipótese em que o aplicativo não consiga se comunicar com o servidor no momento da finalização da corrida - como em áreas sem sinal de *internet* no celular, por exemplo – o motorista é obrigado a conceder o desconto aceito originalmente. Nessa situação, o taxista deve utilizar o valor obtido no taxímetro físico de seu veículo e descontar o percentual de desconto acordado na plataforma[253].

Diferentemente da Uber e da 99, a plataforma da Taxi.Rio Cidades não possui programas ou critérios que influam na distribuição de corridas e que favoreçam aqueles motoristas que possuam melhores avaliações. Esse ponto é importante, pois as configurações dadas à plataforma pública asseguram a equidade entre os taxistas no momento de distribuição das corridas.

O termo de uso da plataforma dispõe que as avaliações possuem como base a média das notas recebidas pelo taxista nos últimos 90 dias (item 10.5). Além disso, todo motorista quando ingressa na plataforma inicia com a nota máxima[254] de 5 estrelas[255].

De acordo com o *site* da prefeitura, o sistema de avaliação é utilizado pela plataforma "para reconhecer e incentivar os profissionais que buscam um padrão de qualidade na prestação do seu serviço. As mecânicas de incentivo mais relevantes serão devidamente comunicadas para que você possa buscar o melhor reconhecimento do seu bom trabalho"[256].

---

[252] Disponível em: https://www.rio.rj.gov.br/web/taxiriotaxistas/noticias?id=7441428. Acesso em: 27 dez. 2022.
[253] Disponível em: https://www.rio.rj.gov.br/web/taxiriotaxistas/noticias?id=7441428. Acesso em: 27 dez. 2022.
[254] Disponível em: https://www.rio.rj.gov.br/web/taxiriotaxistas/noticias?id=7441428. Acesso em: 27 de dez. 2022.
[255] Em contato com os motoristas na manifestação do dia 24 de janeiro de 2023, nos foi relato que, hoje em dia, a IplanRio não tem mais atualizado as notas dos taxistas. Por conta disso, todos os taxistas possuem a nota 4.86.
[256] Disponível em: https://www.rio.rj.gov.br/web/taxiriotaxistas/noticias?id=7441428. Acesso em: 27 de dez. 2022.

No que tange à avaliação, o usuário do serviço de táxi possui a faculdade de avaliar o taxista, com a nota de um a cinco e deixar comentários anônimos, semelhante ao que vimos na Uber e 99[257]. O anonimato é uma forma encontrada pela prefeitura para, segundo o ente municipal, "garantir a efetividade das avaliações"[258]. No entanto, na hipótese de uma ocorrência mais grave for comunicada pelo usuário-passageiro, a prefeitura traz a ressalva que poderá entrar em contato com o passageiro para esclarecer as circunstâncias do fato[259].

No termo de uso da plataforma não há critérios definidos para avaliação, podendo o passageiro considerar "quaisquer critérios que indiquem a qualidade do atendimento ou do veículo" (item 10.1.1).

Por outro lado, neste mesmo documento, a IplanRio resguarda a sua responsabilidade em não ser obrigada a "filtrar, censurar ou controlar", nem ser responsabilizada "pelas avaliações realizadas pelos passageiros", transferindo a estes a responsabilidade "única e exclusiva" pelo conteúdo do comentário postado (item 10.2.1).

Um ponto interessante, encontrado no termo de uso da plataforma, está na possibilidade da empresa municipal de manter registros internos – sobre dados como taxa de aceitação e cancelamento de corridas – para realizar sua própria avaliação sobre o taxista[260]. Contudo, no termo de uso não há indicação sobre o objetivo dessa avaliação.

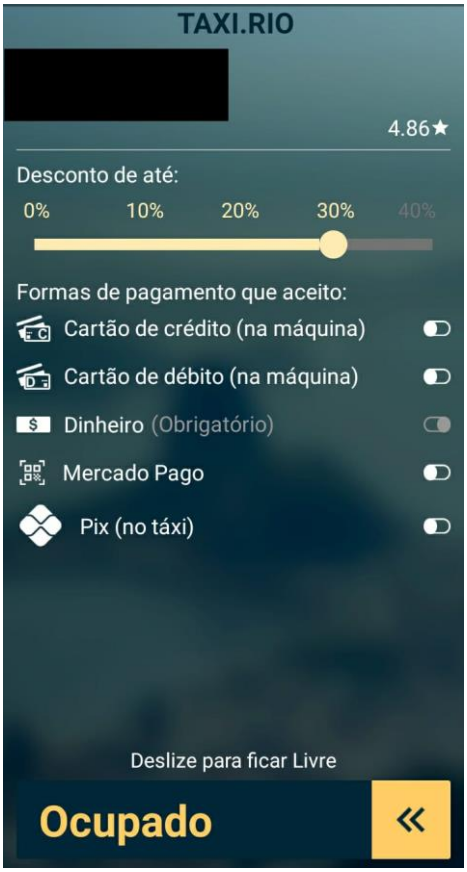
As formas de pagamento são cartão de crédito ou débito – para tanto, o taxista precisa ter a máquina de cartão - dinheiro, Mercado Pago ou PIX.

Não há nenhuma forma de intermediação do pagamento pela plataforma. Inclusive, essa foi uma queixa que ouvimos com frequência dos taxistas[261], pois a falta de opção de pagamento direto na plataforma afasta alguns perfis de clientes. Isso colocaria o serviço prestado pela plataforma pública em desvantagem em comparação com as plataformas tradicionais de mobilidade no mercado – como a Uber e a 99.

---

[257] Na outra ponta, os taxistas não conseguem avaliar os passageiros.
[258] Disponível em: https://www.rio.rj.gov.br/web/taxiriotaxistas/noticias?id=7441428. Acesso em: 27 de dez. 2022.
[259] Disponível em: https://www.rio.rj.gov.br/web/taxiriotaxistas/noticias?id=7441428. Acesso em: 27 de dez. 2022.
[260] Conforme item 10.4 do "Termo e Condições de Uso – Taxistas Taxi.Rio Cidades": "O TAXISTA aceita que a IPLANRIO mantenha registros internos acerca da prestação de serviços de transporte individual de PASSAGEIROS, tais como a taxa de aceitação e cancelamento de corridas, podendo utilizar esses dados e quaisquer outros dados capturados pelo APLICATIVO, a seu critério, para realizar sua própria avaliação sobre o TAXISTA" (TAXI.RIO CIDADES, 2023).
[261] Junto à manifestação da categoria que acompanhamos no dia 24 de janeiro de 2023.

Figura 22 - Formas de pagamento aceitas na plataforma da Táxi. Rio Cidades



Fonte: registro feito pela autora.

Por fim, acrescentemos que, na plataforma, o taxista é obrigado a aceitar somente o pagamento em dinheiro.

Descrevemos até aqui toda dinâmica envolvida na realização da corrida recebida pelo motorista na plataforma pública. Passaremos analisar, adiante, os aspectos relacionados à atividade profissional como a jornada de trabalho e a remuneração.

3.2.3 A jornada de trabalho média registrada pelos taxistas

O Código Disciplinar da categoria, instituído pelo município, estabelece como requisito para prestar o serviço de táxi, “manter-se em atividade profissional oferecendo seus serviços à

população pelo período mínimo de 40 (quarenta) horas semanais, ressalvados os afastamentos por motivos de férias, doenças e outros" (art. 1º, IV).

Para desenvolvimento do presente tópico, utilizaremos como referência dois estudos elaborados pelo Programa de Engenharia de Transportes (PET/COPPE) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), acima citados, sobre o serviço de táxi na cidade do Rio de Janeiro[262].

Em 2017, a pesquisa realizada pela UFRJ (SILVA *et al.*, 2017, p. 34), com 1.074 taxistas autônomos e auxiliares[263], encontrou que a maioria faz, em média, de 5 a 15 corridas por dia, percorrendo de 101 a 200 km/dia, em jornadas de trabalho de 13 a 14 horas diárias, sem descanso semanal.

Esse foi o cenário descrito pelo estudo antes da criação da plataforma da Taxi.Rio Cidades – que ocorreu em 2017 -, embora já tivesse a presença das plataformas de transporte particular de passageiros. Inclusive, na ocasião, 85,2% dos taxistas entrevistados declaravam ser contrários à regulamentação desta modalidade de plataformas e 96,3% afirmaram ter percebido um aumento da carga horária de trabalho após a entrada destas no mercado de mobilidade urbana. Na ocasião, os taxistas entrevistados também informaram que utilizavam plataformas digitais de serviço de táxi, sendo a 99 Táxis a mais utilizada, seguida das plataformas Wappa, Easy Taxi, Play Taxi e Unitaxi (SILVA *et al.*, 2017, p. 41).

No segundo estudo da UFRJ, realizado em 2019, foram entrevistados 1.259 taxistas permissionários e auxiliares[264]. As médias registradas por dia de corridas realizadas e de distância percorrida foram as mesmas encontradas pela maioria entrevistada em 2017. A maioria dos taxistas (50,4%) também continuou trabalhando todos os dias (SILVA *et al.*, 2019, p. 5). No entanto, o número de horas diárias de trabalho registrada pela maioria entrevistada caiu para a faixa de 10 a 12 horas.

A realidade quanto às plataformas digitais utilizadas pelos motoristas também mudou. A maioria dos motoristas (65,7%) utiliza a "Taxi.Rio" na maior parte do tempo (SILVA *et al.*,

[262] O primeiro, publicado em 11/10/2017, é denominado: "Diagnóstico da oferta e demanda por táxi no município do Rio de Janeiro (SILVA *et al.*, 2017). Já o segundo, é do ano de 2019 e versa sobre o impacto dos serviços de carona remunerada e o serviço de táxi, denominado "Elaboração e análise de trabalho técnico-ambiental de impacto no tráfego e mobilidade urbana no município relacionado aos serviços de carona remunerada e táxi" (SILVA *et al.*, 2019).

[263] A pesquisa teve como público-alvo profissionais taxistas do município do Rio de Janeiro/RJ. O método de coleta de dados foi a aplicação do questionário via pesquisa de campo, realizada entre 22 e 25 de março de 2017. Ao todo, foram 1.074 entrevistas validadas.

[264] O método de coleta de dados para a pesquisa foi a aplicação do questionário com 1.259 taxistas permissionários e auxiliares da cidade do Rio de Janeiro, realizada entre 17 de maio a 05 de junho de 2019.

2019, p. 3). Em seguida, apareceram os aplicativos próprios das cooperativas (10,3%) e as plataformas já citadas como: a 99 Táxis (9,9%), Wappa (5,1%), Easy (2,7%), Unitáxi (0,5%) (SILVA *et al.*, 2019).

No contato que tivemos com os taxistas na manifestação em janeiro de 2023, além dos aplicativos citados, eles também nos informaram que utilizavam o "Táxi Poupa Car" e o "Vá de táxi".

Os dados obtidos pelas pesquisas apontam números alarmantes quanto à duração da jornada de trabalho dos taxistas, a qual ultrapassa a jornada constitucionalmente prevista. Isso pode ser atribuído à forma de organização do trabalho autônomo, na qual não há remuneração pelo tempo à espera das corridas. Situação que leva ao registro de extensas jornadas de trabalho.

Merece destaque também a ausência de descanso semanal, registrada pela maioria dos taxistas em ambos os anos em que foram feitas as pesquisas citadas. Situação que está em desconformidade com as normas constitucionais e trabalhistas relacionas à proteção da saúde dos trabalhadores.

Assim como os taxistas, os motoristas da Uber e da 99 vivenciam realidades semelhantes, como verificamos acima.

Ambas as situações encontradas são preocupantes porque podem afetar diretamente a saúde desses trabalhadores, especialmente quanto ao surgimento de doenças profissionais e acidentes do trabalho provocados pela ausência de descanso. Afetam também a segurança desses trabalhadores, uma vez que o cansaço - físico e mental - pode ocasionar acidentes, inclusive vitimando outras pessoas como os passageiros e demais pessoas que transitam nas vias públicas.

3.2.4 Os critérios que influem no cálculo da tarifa no serviço de táxi e o ganho médio registrado pelos taxistas

Vimos no capítulo anterior como as empresas detentoras das plataformas digitais de transporte particular de passageiros precificam o trabalho do motorista, por meio da determinação prévia e unilateral dos valores das corridas.

Essa situação não ocorre na plataforma pública da Taxi.rio Cidades. Primeiro, porque não há ingerência da IplanRio – empresa pública que administra a plataforma - na formulação do preço das corridas. Segundo, porque o valor base utilizado da plataforma é calculado a partir das mesmas regras de formação da tarifa de táxi no município[265].

O grande diferencial da Taxi.Rio Cidades é que a precificação do valor da força de trabalho é feita previamente pelo município e é em cima desse valor que a plataforma é estruturada. As tarifas para o serviço de táxi estão previstas no Código Disciplinar do Serviço de Táxi (Decreto municipal nº 48.072/2013) da categoria e são reajustadas anualmente[266] por resolução da Secretaria Municipal de Transportes[267].

Para o ano de 2023, a bandeirada é no valor R$ 6,00. A tarifa para o serviço de táxi comum, por quilômetro rodado, na bandeira 1[268] é de R$ 3,20. Para a bandeira 2[269], a tarifa é no valor de R$ 3,84. Também é precificado o valor da hora parada (tempo em espera), que é de R$ 40,32, e a tarifa por volume transportado, no valor de R$ 3,20.

Como se nota, o cálculo da tarifa do taxímetro (físico ou virtual) é mais simples que o utilizado pelas plataformas analisadas no capítulo anterior. No táxi, a tarifa é composta por três elementos: bandeirada, quilômetro percorrido e hora parada (art. 33 do Decreto municipal nº 48.072/2013). Somados à tarifa, podem incidir ainda pedágio e tarifa por volume transporte (como uma bagagem, por exemplo).

Já as plataformas da Uber[270] e da 99[271] utilizam outras variáveis – relacionadas à tarifa base, à quilometragem percorrida, ao tempo da viagem, à oferta de carros no momento da solicitação (tarifa dinâmica), à taxa de serviço etc. – que tornam o cálculo da tarifa mais complexo e imprevisível. Essa complexidade também provoca a dependência dos motoristas aos cálculos elaborados digitalmente pelas plataformas, uma vez que não é possível precificar o valor

---

[265] Conforme item 3.3 do Termo e Condições de Uso – Taxistas Taxi.Rio Cidades: "O valor a ser pago pelo PASSAGEIRO ao TAXISTA é calculado com base nas regras de formação da tarifa de táxi da localidade" (TAXI.RIO CIDADES, 2023).

[266] O reajuste anual está previsto no Decreto Municipal nº 48.072/2013 (BRASIL, 2013).

[267] Para o ano de 2023, está vigente a Resolução SMTR nº 3.571 de 29 de dezembro de 2022.

[268] A bandeira 1 é fixada para a prestação de serviço de segunda a sábado, entre 6h e 21h.

[269] A bandeira 2 é utilizada de segunda a sábado (praticada entre 21h e 6h), domingos, feriados e para subidas íngremes.

[270] A tarifa da Uber é composta por: tarifa base, preço mínimo, custo por minuto, custo por quilômetro, taxa de custo fixo, e, em alguns casos, preço dinâmico e pedágios.

[271] De maneira semelhante à Uber, as tarifas na 99 são compostas por: tarifa mínima, preço de início, taxa de quilômetro, taxa de tempo em corrida, taxa da plataforma, podendo incidir em determinados casos, o preço variável (de acordo com as condições do trânsito), o preço dinâmico e pedágios.

das corridas sem o seu uso. Nesse aspecto, a forma como o trabalho no táxi é organizado e o uso do taxímetro permitem que os taxistas continuem exercendo suas atividades independentemente do uso da plataforma digital.

Outro ponto importante nessa diferenciação está no fato de que, enquanto nas plataformas da Uber e da 99 a precificação é feita de forma unilateral pelas empresas, na plataforma pública é o motorista quem define se concederá ou não desconto ao passageiro pela corrida. Como vimos, caso o motorista opte em conceder o desconto, poderá escolher na plataforma uma das quatro faixas de desconto predefinidas: 10, 20, 30 ou 40% sobre o valor total da corrida.

O desenho da plataforma permite que o taxista escolha previamente à oferta da corrida se utilizará somente o taxímetro ou o se concederá desconto, dentro das margens pré-definidas.

Embora o motorista consiga escolher a faixa de desconto, é proibido que ele acorde com o passageiro o "pagamento de valor diverso daquele indicado pelo APLICATIVO", de acordo com o item 3.4 das disposições do termo de uso (TAXI.RIO CIDADES, 2023). Esse controle das plataformas sobre o preço final do serviço é um ponto comum entre as três plataformas analisadas.

Automaticamente, a plataforma altera a bandeira do taxímetro conforme os horários e os dias da semana. O sistema também realiza a mudança nas datas especiais determinadas pela Secretaria Municipal de Transportes. No entanto, o taxista não consegue alterar a bandeira em seu aplicativo, porque o taxímetro é vinculado à regulamentação local.

Durante as corridas, os taxistas são obrigados a ligar o taxímetro físico – como dito, por força do Código Disciplinar da categoria-, mas o valor final da corrida será aquele que foi calculado pela plataforma. Em caso de diferença entre os valores apurados prevalece o do taxímetro virtual (conforme previsão do termo de uso da plataforma). Na oportunidade que tivemos de acompanhar os taxistas na manifestação de janeiro de 2023, com frequência, nos foram relatados problemas operacionais na plataforma no momento da conclusão da corrida pelo taxímetro virtual. Nesses casos, os taxistas são autorizados a calcular a porcentagem de desconto em cima do valor apurado no taxímetro físico.

Outro diferencial da Taxi.Rio Cidades, comparado às plataformas da Uber e 99, está na ausência de cobrança de taxas pela utilização do serviço pela prefeitura ou pela IplanRio. Enquanto vimos plataformas cobrando taxas que chegavam até 60% do valor da corrida, a plataforma pública é gratuita para utilização pelos taxistas (item 5.5.1).

Em contraprestação, a plataforma é desenhada para que os motoristas reportem a ocorrência de buracos na pista, problemas com sinais de trânsito, queda de árvores, alagamentos, crimes e obstrução na via. Essas informações são coletas pela IplanRio e enviadas à prefeitura. Abaixo colacionamos o *print* da tela retirado de um aparelho celular de um taxista que traz a informação sobre essa área do aplicativo:

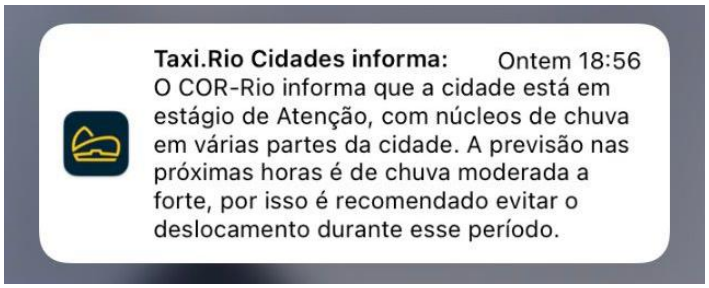
Figura 23 - Espaço no aplicativo da Taxi.Rio Cidades para o motorista reportar ocorrências nas vias públicas

Fonte: registro feito pela autora.

Na manifestação que acompanhamos em janeiro de 2023, escutamos relatos dos taxistas em referência a essa parte do aplicativo, pois, além de eles prestarem um serviço público, o serviço, na visão deles, também tinha "utilidade pública". Isso porque eles, gratuitamente, reportavam essas ocorrências no aplicativo, cuja destinatária e proprietária dos dados é a

prefeitura do município. Inclusive, o poder executivo local utiliza a plataforma como meio de comunicação com a população, por meio do envio de mensagens do Centro de Operações Rio (COR) para os taxistas e os passageiros, a respeito de alertas de chuva e problemas relacionados ao trânsito, como na imagem indicada abaixo:

Figura 24 – Uso da plataforma Taxi.Rio Cidades para envio de mensagens do Centro de Operações Rio



Fonte: registro feito pela autora

Por fim, no que tange à média da remuneração bruta dos taxistas, o estudo elaborado pelo Programa de Engenharia de Transportes (SILVA *et al.*, 2019, p. 9) apontou que o faturamento diário bruto dos 1.259 taxistas permissionários e auxiliares entrevistados em 2019 era no entorno de 101 a 200 reais por dia (58,6%), seguido de 201 a 300 reais (21,3%), menos de 100 reais (17%) e mais de 300 reais (3%).

Nesse estudo citado, é feita uma comparação entre o serviço de táxi e o serviço ofertados por plataformas de motoristas particulares. Com base nas informações obtidas, é estimado que "para cada 1 viagem de táxi, são realizadas 3,21 viagens de transporte por aplicativo" (SILVA *et al.*, 2019, p. 21). Inclusive, é feito um comparativo entre as duas atividades quanto ao número de viagens por dia, faturamento diário, o valor médio por corrida[272], a quilometragem diária e as horas de trabalho diárias, confira-se:

Figura 25 - Dados do estudo "Elaboração e análise de trabalho técnico-ambiental de impacto no tráfego e mobilidade urbana no município relacionado aos serviços de carona remunerada e táxi"

[272] Em consulta ao portal da transparência da prefeitura do Rio de Janeiro, encontramos que, para o ano de 2020, o ticket médio foi de R$ 18,97, para as corridas realizadas na plataforma da Taxi.Rio. Disponível em: https://transportes.prefeitura.rio/transparencia-taxi-rio/. Acesso em: 04 fev. 2023.

Tabela 13: Resumo da análise

	Viagens por dia	Corridas por dia de cada motorista	Faturamento por dia (R$)	Ticket médio (R$/corrida)	Km por dia	Horas trabalhadas por dia
Taxistas	194.539	11,18	160,89	14,39	177,62	11,05
Motoristas de aplicativo	624.470*	15,34	194,77	12,70	195,73	9,66

*Obtido a partir da relação motoristas de aplicativo/motoristas de táxi da pesquisa OD de São Paulo

Fonte: Programa de Engenharia de Transportes (PET/COPPE/UFRJ), SILVA *et al*., 2019.

Se observarmos os dados acima, comparativamente, são próximos os valores registrados pelas duas atividades profissionais, no que tange ao faturamento diário e ao valor médio por corrida[273]. No entanto, podemos extrair que o valor médio por corrida é maior no serviço público táxi, corroborando os valores que encontramos na presente pesquisa[274].

Por fim, do universo de 1.259 taxistas que responderam à pesquisa da UFRJ (SILVA *et al.*, 2019, p. 4), diariamente, "12,1% dos motoristas não realizam nenhuma viagem pelo "Taxi.Rio", 10,6% realizam 1 viagem pelo aplicativo, 11,8% realizam 2, 12,9% realizam 3, 9,9% realizam 4, 9,9% realizam 5, 4,9% realizam 6 e 28,1% realizam 7 viagens ou mais através do aplicativo 'Taxi.Rio".

As regiões da cidade que concentram as corridas chamadas por intermédio da plataforma são a Zona Norte (31,69%), seguidas da Zona Sul (30,48%), região de Madureira (20,63%) e centro (10,64%).

O referido estudo também chegou à conclusão de que 19,36% das viagens são realizadas por meio da plataforma da Taxi.Rio Cidades, o que representa "3,87 viagens realizadas através do 'Taxi.Rio' de cada 20 viagens realizadas" (SILVA *et al.*, 2019, p. 18).

Contudo, não conseguimos obter dados estatísticos mais recentes sobre a porcentagem de taxistas usuários da plataforma. No entanto, de acordo com o jornal O Globo (GÓIS, 2022), em 2022, a plataforma pública contava com 41 mil taxistas cadastrados e 10 milhões de corridas

[273] Inclusive, essa comparação também pode ser feita com base no estudo - citado no segundo capítulo - feito pelo Grupo de Pesquisa Trabalho no Século XXI, na cidade do Rio de Janeiro, nos anos de 2018,2019 e 2020, que identificou que 47% dos entrevistados recebiam como remuneração bruta entre 1.000 e 1500 reais por semana.

[274] Contudo, essa pesquisa traz dados interessantes como a estimativa que os taxistas trabalham mais horas por dia, mas fazem menos viagens diárias, rodam menos quilômetros e faturam menos, em comparação com os motoristas de plataformas. Por outro lado, embora os motoristas recebam menos por corrida e trabalham por menos horas, eles registram um faturamento diário maior, fazendo mais corridas e rodando mais quilômetros por dia.

realizadas na cidade. Registrou-se o crescimento de 42% no número de corridas realizadas, comparativamente ao ano de 2021.

Ademais, do contato em que tivemos com os taxistas na manifestação citada acima, nos foi relatada a importância da plataforma para o exercício da atividade profissional. Na ocasião, os taxistas citavam uma perda de 80% dos ganhos, devido aos problemas operacionais que a plataforma estava tendo a partir de outubro de 2022 (os quais serão abordados no item 3.3 da presente pesquisa), o que demonstra a relevância do uso da plataforma pública para a composição dos seus rendimentos.

Essa informação também aparece na reportagem do RJ2, feita na primeira manifestação organizada pela categoria em novembro de 2022, quando o taxista Anthony deu o seguinte depoimento "a demanda caiu drasticamente pra gente que só vive do Táxi-Rio. Tive queda de 80% da minha renda" (LUCCHESE, 2022).

No que tange aos custos relacionados à atividade profissional, somente para iniciá-la, o taxista Ygor, do canal no *Youtube* "Táxi Carioca", relata o custo de R$ 8.739,58, no que tange à pintura do carro, colocação da faixa de táxi, instalação e homologação do GNV, taxímetro e taxas referentes ao ano de 2021 e à cidade do Rio de Janeiro[275].

Nesse valor, não estão inclusos os valores do veículo (ao qual incide a isenção dos impostos de IPI, IOF, IPVA e ICMS) e do curso de taxista - obrigatório para o exercício da atividade – que custa em torno de 150 reais.

No que tange aos gastos diários de um taxista permissionário (autônomo), o custo do combustível GNV gira em torno de 120 a 200 reais[276], somados a outros gastos como a manutenção do veículo (e o financiamento do mesmo, em alguns casos), seguro do carro etc.

Também são registrados gastos obrigatórios para o exercício da atividade, como seguro de passageiros, aferição anual do taxímetro perante o Instituto de Pesos e Medidas (IPEM) e a vistoria anual do veículo.

No que tange aos taxistas auxiliares, eles costumam trabalhar sob o regime de diárias (especialmente aqueles que são auxiliares de pessoas jurídicas). As diárias em 2022 custam em torno de 120 reais e são cobradas de segunda a sexta-feira (não incide nos finais de semana e feriados). Nesta hipótese, o motorista não costuma pagar pela manutenção do veículo, pois ela é

[275] Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=GJ_edra_Vc4. Acesso em: 12 fev. 2023.
[276] Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=tfEaj5PXwfs. Acesso em: 12 fev. 2023.

coberta pelo valor da diária. No entanto, a realidade dessa modalidade de taxista é mais árdua que a dos permissionários (autônomos), pois além dos gastos inerentes ao exercício da atividade – acima descritos – ainda é preciso recolher os valores das diárias. Assim, para cada dia de trabalho de um taxista diarista, ele inicia com o gasto mínimo, na média, de 240 reais, relativos à diária e ao combustível.

Ambas as modalidades de taxistas são obrigadas a recolher o INSS, por força da lei federal nº 12.468/2011, para proteção previdenciária. A categoria profissional também pode ser enquadrada como MEI, para fins fiscais e previdenciários.

Para finalizar o tópico, acrescentamos que os taxistas na cidade do Rio de Janeiro também subsidiam a propaganda para divulgação da plataforma da Taxi.Rio Cidades, a partir de um fundo próprio organizado por membros da categoria (e independe do sindicato profissional), por meio do grupo denominado "Táxi Rio *Marketing* e Soluções"[277]. Nele, são feitos produtos com a logo da plataforma pública - como adesivos para o carro, camisetas de trabalho, panfletos, recibos – além do impulsionamento de *posts* nas redes sociais[278]. Esse fundo é mantido com base na venda destes produtos e em doações mensais feitas pelos taxistas - em torno de 5 a 20 reais - de acordo com a capacidade financeira de cada integrante.

A prefeitura do município, por meio da IplanRio, mantém a página oficial da plataforma pública da Taxi.Rio Cidades em redes sociais como *Facebook, Youtube, Instagram,* dentre outras.

A partir do cenário descrito, podemos identificar que é custoso o desenvolvimento da atividade dos taxistas, especialmente por aqueles que são auxiliares e trabalham sob o regime de diárias. A regulação da atividade profissional como trabalho autônomo acarreta a responsabilidade de assunção dos custos, que, no fim, contribui para o registro das longas jornadas de trabalho que identificamos acima. Por outro lado, a previsão legal quanto a contribuição obrigatória ao INSS (como contribuinte individual) confere à categoria a proteção previdenciária. Além disso, a obrigação legal de contratação de seguro também protege os passageiros, em caso de acidentes.

Nesse aspecto, comparativamente, a falta de regulação da atividade dos motoristas de plataformas digitais coloca-os em situação de desproteção previdenciária. No entanto, reduz os

[277] Esse grupo é composto por integrantes da categoria que se organizam em grupos nas redes sociais. Como exemplo, citamos a página no *Facebook:* "Táxi Rio *Marketing* e Soluções". Disponível em: https://www.facebook.com/TaxiRioMKT. Acesso em 12 de fev. de 2022.
[278]Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=CzuZ7mPLpis. Acesso em: 12 fev. 2023.

custos – dos motoristas e, principalmente, das empresas-plataformas – envolvidos com a atividade de transporte de pessoas. Esse ponto prejudica, substancialmente, o trabalho dos taxistas que exercem a atividade profissional na legalidade e suportam os altos custos para o seu exercício.

Com base na análise realizada, podemos compreender por que as jornadas de trabalho e a remuneração registradas pelas duas atividades profissionais analisadas possuem valores próximos, como identificados nas pesquisas apresentadas da UFRJ (SILVA *et al.*, 2019).

3.2.5 A aplicação de sanções na Taxi.Rio. Cidades

A Lei nº 12.468/2011 dispõe, no âmbito nacional, que são deveres dos taxistas o atendimento ao cliente com presteza e polidez, o uso de traje adequado para a função, a manutenção do veículo em boas condições de funcionamento e higiene, a manutenção da documentação do veículo em dia e a observância ao Código de Trânsito Brasileiro e a legislação local sobre a prestação do serviço (art. 5º).

O Código Disciplinar, supletivamente, regula as obrigações dos taxistas, no âmbito da cidade do Rio de Janeiro, no que tange à identificação pessoal (art.14), relacionamento social (arts. 15 e 16) e ao exercício da função (art.17). A inobservância dessas obrigações enseja a aplicação de penalidade pelo Poder Público, que vão desde à aplicação multas, podendo chegar à cassação da autorização.

Além dos taxistas estarem sujeitos às normas e às penalidades citadas, ao realizarem as corridas na Taxi.Rio Cidades, também devem observância às normas previstas no termo de uso da plataforma. O descumprimento dessas normas pode levar à aplicação de sanções, como descreveremos abaixo.

Diferente do que vimos nas outras plataformas digitais analisadas, a Taxi.Rio Cidades dispõe separadamente sobre as hipóteses de suspensão e exclusão do usuário da plataforma expressamente nos seus “Termos e Condições de Uso – Taxistas Taxi.Rio Cidades”.

As hipóteses de suspensão unilateral estão a seguir expostas:

11. DA SUSPENSÃO UNILATERAL DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE APLICATIVO PELA IPLANRIO

11.1. A suspensão do Termo interrompe a autorização de uso do **APLICATIVO** e proíbe o acesso do **TAXISTA** ao **APLICATIVO** temporariamente.

11.2. A **IPLANRIO** poderá suspender o contrato de autorização de uso de **APLICATIVO** com o **TAXISTA** por tempo indeterminado, sempre que verificada uma das seguintes hipóteses, relatadas por **PASSAGEIRO** ou constatadas pela **IPLANRIO**:

11.2.1. Quando o **TAXISTA** tentar realizar uma cobrança por valor diferente do indicado pelo taxímetro, seja ele o **TAXÍMETRO VIRTUAL**, no caso do **MODO DESCONTO**, ou o físico, através da **CALCULADORA**;

11.2.2. Quando ocorrer, ainda que uma única vez, agressão verbal a **PASSAGEIRO** por parte do **TAXISTA**;

11.2.3. Quando ocorrer conduta imprudente no trânsito por parte do **TAXISTA**;

11.2.4. Quando ocorrer desinformação por parte do **TAXISTA**, tais como cobrança de taxas indevidas ou transmissão ao **PASSAGEIRO** de informações falsas ou enganosas sobre o **APLICATIVO**, o funcionamento do **APLICATIVO** ou o próprio serviço de transporte prestado pelo **TAXISTA**;

11.2.5. Quando ocorrer conduta de má-fé por parte do **TAXISTA**, tais como passar recibo com valor incorreto, cobrar do **PASSAGEIRO** taxa extra pela opção de pagamento por cartão, negar a realização de corridas curtas, ligar o taxímetro antecipadamente ou utilizar propositalmente trajetos mais longos ou demorados;

11.2.6. Quando for realizada corrida por alguém diferente do **TAXISTA** cadastrado;

11.2.7. Quando o **TAXISTA** se tornar indisponível para contato pelo **APLICATIVO,** através do número de telefone indicado em seu cadastro, até que o contato seja restabelecido com o **TAXISTA**;

11.2.8. Quando o **TAXISTA** realizar corrida com veículo diferente do indicado em seu cadastro;

11.2.9. Quando o **TAXISTA** realizar a cobrança em duplicidade, exemplo: no caso do **PASSAGEIRO** selecionar a **FORMA DE PAGAMENTO PELO APLICATIVO** e cobrar por outra forma, como em dinheiro;

11.2.10. Quando o **TAXISTA** cobrar de forma diferente daquela selecionada pelo **PASSAGEIRO**.

1.2.11. Quando o **TAXISTA** possuir nota inferior ao que o **APLICATIVO** definir como sendo aceitável por um prazo determinado, que será divulgado antecipadamente pelos meios de comunicação existentes.

11.2.12. Quando o **TAXISTA** possuir irregularidades no veículo, como defeitos no assento, ar-condicionado, vidros, portas e/ou mal estado de conservação.

11.2.13. Quando o **TAXISTA** aceitar corridas pelo aplicativo e cancelar sem justificativa plausível, como por exemplo por ter aceito outra corrida por outra plataforma ou realizar o embarque na rua de outro passageiro.

11.2.14. Quando o **TAXISTA** realizar o trajeto diferente ao que o aplicativo indica, sem a anuência do passageiro, com o objetivo de aumentar o valor da corrida.

11.2.15. Quando o **TAXISTA** realizar o desembarque do passageiro em local inapropriado.

11.2.16. Quando faltar ao **TAXISTA** postura ou boa educação na relação com o passageiro.

11.2.17. Sempre que circunstâncias graves ou o risco de danos à **IPLANRIO** ou a terceiros o exigir, respeitados os limites da boa-fé, até que a situação seja analisada individualmente pela **IPLANRIO**. (TAXI.RIO CIDADES, 2023).

Por sua vez, as hipóteses de desligamento são:

12. DA RESILIÇÃO DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE APLICATIVO PELA IPLANRIO

12.1. A resilição do Termo põe fim à autorização de uso do APLICATIVO e proíbe permanentemente o acesso do TAXISTA ao APLICATIVO.
12.2. A **IPLANRIO** poderá resilir o Termo de autorização de uso do **APLICATIVO** com o **TAXISTA** sempre que houver reincidência em suspensão.
12.2.1. O TAXISTA reincidente em suspensão estará sujeito à resilição do contrato ainda que as suspensões por ele sofridas sejam devidas às hipóteses do item 11 deste Termo. **12.2.2.** Para que a IPLANRIO possa avaliar e deliberar sobre a ocorrência, o TAXISTA deverá apresentar justificativa que tenha motivado a reincidência.
12.3. A **IPLANRIO** poderá também resilir o Termo de autorização de uso do **APLICATIVO** com o **TAXISTA** sempre que verificada uma das seguintes hipóteses, relatadas por **PASSAGEIRO** ou constatadas pela **IPLANRIO**:
12.3.1. Descumprimento, por parte do **TAXISTA**, de quaisquer dos itens do **TERMO DE USO** aqui acordados;
12.3.2. Quando ocorrer reincidência em agressões verbais a **PASSAGEIRO** por parte do **TAXISTA**;
12.3.3. Quando ocorrer, ainda que uma única vez, assédio sexual a PASSAGEIRO por parte do TAXISTA;
12.3.4. Quando forem realizadas corridas por alguém diferente do TAXISTA cadastrado, independente das sanções que o poder concedente vier a aplicar;
12.3.5. Quando ocorrer, ainda que uma única vez, agressão física a **PASSAGEIRO** por parte do **TAXISTA**, estando a expulsão de um **PASSAGEIRO** de um veículo, após a aceitação da corrida, incluída como agressão física, bem como ameaças verbais;
12.3.6. Quando ocorrerem reclamações abusivas contra a **IPLNARIO** por parte do **TAXISTA**, consistentes em reclamações falsas ou enganosas, realizadas por canais indevidos ou sem a tentativa de comunicação prévia e resolução do problema diretamente com a **IPLANRIO**;
12.3.7. Se for verificada a utilização de **APLICATIVOS** ou **PROGRAMAS** que visem a alterar a informação da localização geográfica do **TAXISTA** para manipular o **APLICATIVO**, visando à obtenção de mais chamadas de **PASSAGEIRO** ou quaisquer outros fins;
12.3.8. Se for verificada a utilização de recursos que visem à alteração artificial do valor da corrida;
12.3.9. Se for verificada a utilização de **APLICATIVOS** ou **PROGRAMAS** que apresentem o destino da corrida antes do embarque do **PASSAGEIRO**.
12.4. A **IPLANRIO** poderá ainda resilir o contrato de autorização de uso do **APLICATIVO** com o **TAXISTA** sempre que verificada, ainda que por uma única vez, qualquer conduta fraudulenta por parte do **TAXISTA**, acarretando ou não prejuízo direto e imediato a **IPLANRIO** ou a terceiros.
12.5. A **IPLANRIO** poderá ainda resilir o contrato de autorização de uso do **APLICATIVO** com o **TAXISTA,** caso o mesmo atinja o percentual de 4% de transações suspeitas ou irregulares conforme definição das BANDEIRAS ou regras de monitoramento de fraude da operadora financeira, bem como se atingir índices de contestação de transações além dos limites estabelecidos pela operadora financeira e/ou pelas BANDEIRAS.
12.6. As informações fornecidas pelo **TAXISTA** que tiver seu contrato resilido, bem como daquele que solicitar o cancelamento de seu cadastro, serão armazenadas pelo **APLICATIVO** pelo prazo previsto em lei, para prestação de informações às autoridades competentes.
12.7. Qualquer infração ao Regulamento local do Transporte público de passageiros poderá ser encaminhada ao órgão concedente local.
12.8. Condutas fraudulentas ou que envolvam agressão física ou assédio sexual poderão, conforme o caso, ser notificadas pela **IPLANRIO** ao Poder Público. (TAXI.RIO CIDADES, 2023).

Encontramos outras hipóteses de punição na plataforma Taxi.Rio Cidades no *site* da prefeitura, na aba “perguntas e respostas” [279]. Uma delas é a hipótese de recusas repetidas de corridas. Como vimos acima, o cancelamento de corrida não é uma prática proibida, mas as recusas reiteradas podem ser enquadradas como “uso inadequado do aplicativo e o TAXI.RIO se reserva o direito de tomar as medidas cabíveis, incluindo punições, suspensões ou expulsões do serviço” [280].

As responsabilidades por “perdas, prejuízos ou danos” na prestação do serviço de táxi são definidas pelo item 4 do termo de uso[281], sendo estas exclusivas dos taxistas e dos passageiros, usuários da plataforma. Os taxistas também podem ser responsabilizados pelo “uso incorreto, indevido ou fraudulento do aplicativo” (item 4.4.2. Termo e Condições de Uso – Taxistas Taxi.Rio).

Na ocorrência desses casos supracitados, os taxistas são notificados por e-mail para apresentar a defesa. A defesa também pode ser feita presencialmente junto ao Espaço Taxi.Rio (chamada pelos taxistas de “casinha”), localizado Centro Administrativo São Sebastião (CASS), na Cidade Nova.

Figura 26 - Espaço Taxi.Rio

[279] Disponível em https://www.rio.rj.gov.br/web/taxiriotaxistas/noticias?id=7441428. Acesso em 04 de fev. 2023.
[280] Disponível em https://www.rio.rj.gov.br/web/taxiriotaxistas/noticias?id=7441428. Acesso em 04 de fev. 2023.
[281] Conforme o Termo e Condições de Uso – Taxistas Taxi.Rio Cidades: “4.1. Quaisquer perdas, prejuízos ou danos decorrentes ou relativos aos serviços prestados pelo TAXISTA são de responsabilidade exclusiva do TAXISTA ou do PASSAGEIRO, conforme o caso” (TAXI.RIO CIDADES, 2023).

Fonte: Canal do Taxi Rio Oficial no Youtube[282].

Um ponto que merece atenção nessa análise é o atendimento presencial para apresentação de defesa no caso de aplicação de punições. Comparativamente, isso é um diferencial da Taxi.Rio em relação às outras plataformas (privadas). Inclusive, a falta de transparência nos critérios para aplicação de sanções, a falta de transparência dos sistemas de avaliação e falta de ser oportunizada uma defesa prévia (à aplicação da referida sanção) é uma prática comum observada na gestão do trabalho nas plataformas digitais como a 99 e Uber (cf. KALIL[283]).

Cabe esclarecer que a possibilidade de aplicação das sanções citadas – de suspensão e desligamento – refere-se apenas à manutenção do taxista na plataforma digital. No que tange ao exercício da atividade profissional, este depende apenas da observância do Código Disciplinar.

Por fim, destacamos que para uso da plataforma da Taxi.Rio Cidades o município também emite "orientações de conduta e boas práticas" com o "com o objetivo de profissionalizar ainda mais o serviço prestado através da conduta, postura e apresentação condizentes com a expectativa da TAXI.RIO". Dentre elas estão orientações relativas à apresentação do motorista, do veículo e ao relacionamento interpessoal com os passageiros, confira-se:

> Vestimenta: Procure sempre vestir-se de maneira apropriada, utilizando camisa social, sapato, roupas sempre limpas. Não utilize camisetas regata, bermudas, chinelos e outras roupas informais.
> Aparência: Mantenha sempre sua barba bem-feita e cabelo cortado.
> Cordialidade: Sempre dê bom dia / boa tarde / boa noite. Apresente-se para o passageiro, isso facilitará a comunicação entre vocês. "Seja bem vindo ao TAXI.RIO, bom dia / boa tarde / boa noite" [...]
> Ajude com a bagagem: O passageiro sempre gosta quando o taxista o ajuda a colocar a bagagem dentro do carro. Isso faz com que ele fique mais satisfeito.
> Comportamento no trânsito: O passageiro é um cliente e gosta de ser tratado dessa forma. Quando estiver com um passageiro no carro, dirija de forma segura (direção defensiva). Evite buzinar para outros carros. Nunca dar fechadas no trânsito nem xingar outros motoristas e passageiros. Respeite ciclistas, pedestres e outros carros. Ninguém gosta de estar no meio de uma discussão ou de um acidente. O motorista é responsável por garantir a segurança e a integridade de todos os passageiros de seu carro.
> Não use palavras de baixo calão: O respeito se conquista com respeito. Não xingue ou fale palavrões.
> Não faça piadas ou comentários machistas e/ou preconceituosos: Você não conhece a pessoa que está transportando e não sabe qual será sua reação ao fazer um comentário ou uma piada desse tipo.

[282] Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=4E4zVkN0ZJQ. Acesso em: 05 fev. 2023.

[283] Para ilustrar a situação, na tese de doutorado de Renan Kalil, tem-se a referência à sentença do processo nº 1007115-80.2018.8.26.0016, do Juizado Especial Cível de São Paulo, em que o juízo "apontou que é dever da empresa permitir o exercício de defesa do trabalhador, caso tenha a intenção de excluí-lo da plataforma, fundando o entendimento na boa-fé objetiva e na função social da empresa. O rompimento brusco do contrato, por parte da Uber, foi considerado inaceitável e desarrazoado" (KALIL, 2019, p. 262).

> Jamais recuse uma corrida por ser uma distância curta: Além de ser proibido pelo código disciplinar, o valor cobrado no taxímetro já considera essa possibilidade, de forma que o taxista não será prejudicado por corridas curtas. Pelo contrário, o valor inicial (bandeirada) garante que o taxista receba um valor justo pela corrida efetuada. [...]
> Apresentação de seu veículo: Todos os passageiros gostam de estar em um bom ambiente. E isso não é diferente quando ele está dentro do táxi. Mantenha seu veículo limpo, organizado e cheiroso. Lembre-se, seu veículo é seu escritório e demonstra o seu profissionalismo.
> Tenha suas revisões em dia. Mais uma vez, a segurança e integridade dos passageiros são de responsabilidade do motorista, portanto não circule com um veículo com defeitos em itens de segurança como freios, faróis, pneus, cinto de segurança, assim como carros com batidas.

Diferente do que vimos nas plataformas analisadas no segundo capítulo, o descumprimento dessas orientações não acarreta a aplicação de sanções, exceto se a conduta também estiver tipificada no Código Disciplinar da categoria e/ou no termo de uso da plataforma pública.

3.3. A manifestação organizada pelos taxistas sobre o funcionamento da plataforma da Taxi.Rio Cidades no dia 24 de janeiro de 2023.

Figura 27 – Manifestação organizada pela categoria, em 24 de janeiro de 2023, em frente à sede da Prefeitura

Fonte: Registro feito pela autora.

Marcada para às oito horas do dia 24 de janeiro de 2023, acompanhamos a manifestação organizada por cerca de 60 taxistas da cidade do Rio de Janeiro, em frente à sede da prefeitura do município, localizada no bairro da Cidade Nova[284]. Essa é a segunda manifestação[285] organizada pela categoria contra as recentes alterações realizadas na plataforma pública.

Com o apoio de um carro de som que tocava a música "O taxista" do cantor Roberto Carlos e com o auxílio de um microfone, os taxistas pleiteavam uma reunião com o prefeito Eduardo Paes e/ou com o Diretor-Presidente da IplanRio Claudio Fonseca para expor as suas reivindicações.

Os objetivos do movimento nos foram resumidos pelos próprios taxistas em dois pontos centrais: i) melhorias na configuração do algoritmo do aplicativo do Taxi.rio Cidades e; ii) uma comunicação efetiva entre a categoria e a prefeitura, especialmente, com a Empresa Municipal gestora da plataforma (IplanRio).

Segundo os taxistas, em 23 de outubro de 2022, a IplanRio modificou as configurações da plataforma para alterar o modo de distribuição de corridas. Antes, o critério para seleção do motorista era a sua proximidade do passageiro (denominado de "raio zero" pelos taxistas). Com a mudança, o algoritmo passou a dar prioridade aos taxistas com o cadastro mais antigo na plataforma (correspondente ao nº de inscrição menor), independente da distância do passageiro.

Assim, os motoristas mais novos na plataforma não conseguiam vencer a "disputa" de corridas, mesmo estando mais próximos dos passageiros.

Para corroborar essa hipótese, nos foram apresentados vídeos em que os taxistas realizaram testes no aplicativo. Os testes foram feitos em cinco celulares com números de registros diferentes[286]. Os números de inscrição eram 1.800, 13.000, 18.000, 27.000 e 33.000. Os celulares estavam no mesmo local, distribuídos lado a lado. A opção de desconto (40%) selecionada no aplicativo também era a mesma. Em todas as vezes, ganhava o taxista que tinha o

[284] Ao grupo que realizava a montagem dos cartazes foi feita a identificação da pesquisadora e a apresentação do objetivo da pesquisa. As abordagens inicialmente foram feitas de forma individual. No entanto, conforme novos taxistas se aproximavam com interesse em participar da pesquisa, organicamente, eles iam se juntando para contar o seu relato, a ponto de formar uma roda de conversa com oito a dez pessoas ao mesmo tempo. Todo o grupo foi muito receptivo e interessado em colaborar com o estudo. Ao todo foram ouvidos em torno de vinte a trinta taxistas, de forma individual e/ou coletivamente.

[285] A primeira manifestação foi organizada em 23 de novembro de 2022 e foi objeto da reportagem do RJ2 (TVGlobo) do dia 24 de novembro de 2022, citada adiante.

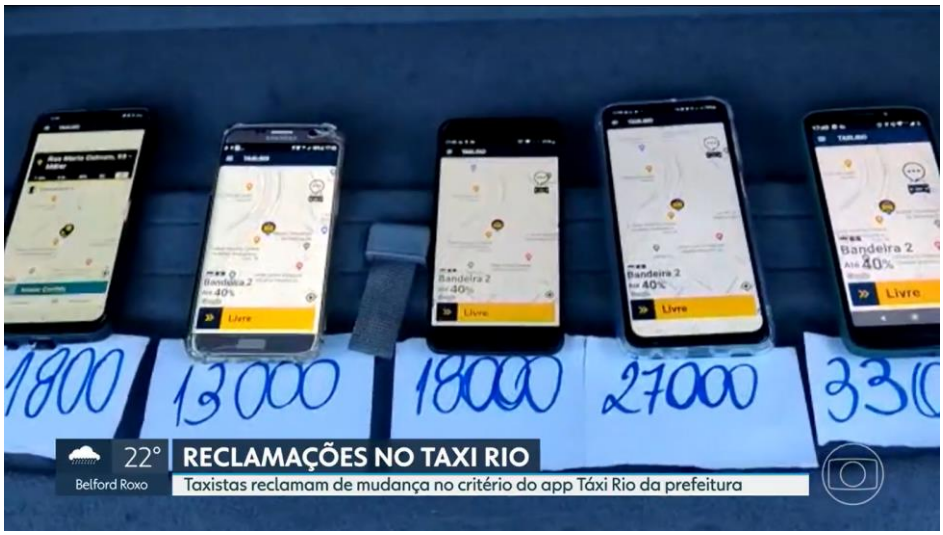
[286] Disponível em: https://globoplay.globo.com/v/11153574/. Acesso em 31 de jan. de 2023.

menor número de inscrição na plataforma (registro mais antigo), que, nos casos, foi o motorista inscrito na Taxi.Rio sob o nº 1.800. Inclusive, quando os taxistas repetiram o teste, de modo que aquele com a menor inscrição aceitasse por último a corrida, ele continuou levando a disputa.

O vídeo com os testes foi objeto de uma reportagem do jornal televisivo RJ 2 (TV Globo), exibida em 24 de novembro de 2022[287], do qual extraímos as duas imagens abaixo colacionadas que ilustram como os testes foram realizados:

Figura 28 - Testes feitos pelos taxistas sobre a distribuição das corridas na plataforma da Taxi.Rio Cidades

[287] No dia 23 de novembro de 2022, foi realizada a primeira manifestação da categoria contra a mudança nos critérios de seleção de motoristas.



Fonte: Reportagem do RJ2. Data: 24 de nov. 2022.

É possível identificar, na foto acima, que o motorista com o número de inscrição 1.800 teve a corrida iniciada, enquanto os outros permaneceram na posição livre (sem corrida).

Com essa situação, os taxistas precisam ficar mais tempo ativos na plataforma para conseguir as corridas, ficando em desvantagem aquele com menor número de inscrição.

Os motoristas nos mostraram um registro de uma corrida em que o taxista – que ganhou a oferta - estava à 8,5 km de distância do local do passageiro. Isso antes era algo incomum, pois, segundo os relatos colhidos, a distância costumava ser na ordem de 1 a 3 km entre os locais do taxista e do passageiro.

Na outra ponta, um ponto muito frisado pelos motoristas foi a preocupação com a queda na qualidade do serviço prestado na plataforma. Isso porque os passageiros acabam saindo prejudicados, pois, além de aumentar o tempo de espera – devido à maior distância do motorista, também cresceu o índice de cancelamento de corrida pelos motoristas.

Retornando ao conteúdo da reportagem citada, encontramos a fala do taxista Arthur que sintetiza o sentimento manifestado por outros motoristas:

> se torna uma disputa desleal, desonesta. A pessoa, como é que vai trabalhar se ela sabe que tem trinta e poucas mil pessoas na frente dela. Você pode estar em cima do endereço do cliente, da pessoa chamando, você não consegue pegar. Queremos que volte o que era antes, entendeu? A uma disputa sadia, porque todos ganham[288].

[288] Disponível em: https://globoplay.globo.com/v/11153574/. Acesso em: 31 jan. 2023.

A consequência dessa situação relatada foi a queda significativa dos rendimentos dos motoristas, no período de outubro/22 a janeiro/23. Estima-se que o impacto no orçamento pessoal deles foi na ordem de 80% dos ganhos registrados no período anterior[289], como adiantamos no item anterior.

À época da reportagem, a prefeitura se manifestou negando que tenha havido mudanças no critério de seleção dos motoristas. Segundo o ente público, o sistema de distribuição de corridas utiliza um conjunto de regras que tem como critérios: geolocalização, taxistas sem corridas por mais tempo, trajeto e tempo de chegada até o passageiro (LUCCHESE, 2022).

No entanto, para os taxistas a situação mudou e, passados três meses após a citada alteração, eles organizaram a manifestação que acompanhamos.

A suspeita para a alteração é de que a prefeitura, com objetivo de resolver um problema relacionado às corridas corporativas, modificou os critérios de seleção das corridas, que piorou a situação dos taxistas. As corridas corporativas são feitas por meio do aplicativo da Taxi.Rio, subsidiadas pelo poder público, para o transporte de pacientes da rede pública de saúde e de servidores municipais. Nos foi relatado que alguns taxistas, tendo a informação dos locais onde havia pedido das corridas corporativas com regularidade, passaram a ficar próximos a esses locais aguardando as chamadas para as corridas pelo aplicativo. Essa situação supostamente teria gerado reclamações de uma parte da categoria e desagradado os gestores da plataforma pública, período em que teria sido feita essa modificação na configuração do algoritmo.

Nesses meses seguintes, os representantes da categoria procuraram a IplanRio, por meio dos canais disponíveis – presenciais e *online* -, sem sucesso. Os taxistas nos relataram o descaso no atendimento da IplanRio, cujos representantes negavam a existência de falhas na execução da plataforma. Após a insistência dos motoristas, a empresa municipal parou de responder os seus chamados *online* (inclusive, nos foram mostradas diversas mensagens enviadas pelos taxistas que não foram respondidas pela empresa no período).

Devido a esse cenário descrito, os taxistas se organizaram e mobilizaram a categoria para a manifestação. Nela, eles pleiteavam, especialmente, o atendimento presencial com o prefeito e/ou com os gestores da IplanRio – cujo prédio ficava em frente à sede da prefeitura – para conseguir expor o seu lado da situação.

---

[289] Essa informação também aparece na reportagem do RJ2, que colheu o depoimento do motorista Anthony, que assim afirmou: “A demanda caiu drasticamente pra gente que só vive do Táxi-Rio. Tive queda de 80% da minha renda” (LUCCHESE, 2022).

Abaixo colacionamos algumas fotos dos cartazes da manifestação[290]:

Figura 29 - Registros da manifestação organizada pelos taxistas em janeiro de 2023.

[290] Não tiramos foto dos manifestantes para evitar a sua exposição.

Fonte: Registros feitos pela autora.

Após duas horas, a mobilização surtiu efeitos. Dois servidores municipais desceram da sede da prefeitura, a pedido do prefeito, e atenderam o grupo. Em seguida, foi formada uma comissão com cinco taxistas, que foram escolhidos entre os presentes. Quatro dos taxistas possuíam o número de inscrição mais alta (registro mais novo), enquanto um deles possuía o registro mais antigo (número de inscrição menor).

Cerca de meia hora depois, a comissão recém-formada – acompanhada dos servidores citados e de guardas municipais – foi encaminhada ao gabinete do prefeito Eduardo Paes.

Por volta das onze horas e quinze minutos, os representantes dos taxistas desceram da sede comunicando a todos os presentes que a conversa com o prefeito foi exitosa. O resultado foi o agendamento de uma nova reunião para o dia 31 de janeiro de 2023, às onze horas, no Palácio Guanabara, entre a comissão de taxistas, o prefeito e o diretor da IplanRio, para buscar soluções aos problemas descritos.

Assim, às onze e trinta, foi iniciada desmobilização do movimento e os taxistas recolheram as faixas. O grupo era formado exclusivamente por homens[291], mas a sua composição era heterogênea. Havia taxistas: permissionários (autônomos), auxiliares, donos de veículos próprios, que pagavam diárias, que estavam vinculados ou não a cooperativas/associações/empresas, dentre outras características.

A presença de taxistas com o registro mais antigo na plataforma – com o número de inscrição mais baixo, o que, a princípio, estaria sendo beneficiado com os novos critérios - era destacada com frequência pelos organizadores da manifestação, que demonstravam satisfação pela solidariedade desses membros com o movimento.

A unanimidade entre eles, além do gênero, era que todos utilizam a plataforma como instrumento de trabalho. Inclusive, com frequência, realizamos a pergunta se a plataforma – efetivamente – agregava (ou não) ao desenvolvimento da atividade profissional e foi unânime a resposta positiva, mas com a consideração de que ela precisa de melhorias.

O grupo de taxistas com o qual interagimos defendiam – e defendem – a manutenção da plataforma ao tempo que defendem a participação da categoria na elaboração de contribuições para aprimoramento da plataforma.

Por diversas vezes, nos foi relatado a visão de que a plataforma pública é um “instrumento de trabalho”, especialmente no cenário de concorrência com as plataformas digitais de transporte

[291] De diferentes faixas etárias e etnias.

privado. Um taxista auxiliar, que trabalhava sob o sistema de diária, nos resumiu que a plataforma, hoje em dia, era um "mal necessário". "Mal", porque a plataforma ainda possui problemas que precisam ser corrigidos e que os descontos que eram ofertados aos clientes saíam do "bolso dele". "Necessário", porque era a principal forma de conseguir corridas e, consequentemente, de obter o seu sustento (com o destaque para observação de que esse era o cenário de antes das alterações de outubro/23. Agora, ele conseguia, em média, uma corrida por dia no aplicativo).

Observamos que toda a manifestação ocorreu de forma pacífica, com apoio da guarda municipal e de policiais militares. O Sindicato dos Taxistas Autônomos do Município do Rio de Janeiro também foi comunicado do ato. Destacamos, também, a preocupação dos taxistas em reafirmar, por diversas vezes, que o movimento era de caráter apartidário e que buscava a união de todos em prol de melhorias para a categoria.

Nos relatos dos taxistas, encontramos com frequência as palavras como "democracia" (em relação aos critérios), "justiça" (quanto à distribuição de corridas), "transparência" e "respeito". A preocupação com a qualidade do serviço e com perda de clientes que utilizam a plataforma, devido aos problemas destacados, também foram muito citados.

Com base na presente descrição, encerramos a participação no movimento.

O resultado da reunião – fechada, entre a comissão, a prefeitura e o presidente da IplanRio –, que ocorreu no dia 31 de janeiro de 2023 no Palácio Guanabara, acompanhamos pelo canal no *Youtube*, chamado "Táxi bandeira 2"[292], do taxista Anthony[293], que participou da reunião e integra a comissão dos cinco taxistas selecionados[294].

No vídeo, ele informa que, na reunião, os taxistas foram ouvidos e tiveram as suas reinvindicações – citadas acima – compreendidas pela presidência da IplanRio e pelo Prefeito Eduardo Paes, que se comprometeram a implementar medidas que resolvam esses problemas citados.

Acompanhar a manifestação e ouvir os relatos dos taxistas nos trouxe informações relevantes sobre as falhas envolvendo o funcionamento da plataforma, dentre as quais destacamos como principais: i) a suposta mudança ocorrida no critério de distribuição das corridas; ii) as

[292] Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=9mQvyE57mWU. Acesso em: 01 fev. 2023.
[293] O mesmo que participou da entrevista no RJ2 citada acima.
[294] Ele também fez um vídeo sobre a manifestação do dia 24 de janeiro, que está disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=rDiXxK4kUzk. Acesso em: 01 fev. 2023.

dificuldades na comunicação direta e efetiva com a gerência da empresa municipal gestora da plataforma; iii) a falta de indicação do destino da corrida, antes de iniciá-la.

Acrescentamos também a informação recente que encontramos sobre a prefeitura no sentido de que, desde 2021, vem sendo implementadas "melhorias na ferramenta, como: monitoramento contínuo, a implantação do PIX, atualizações de versões dos aplicativos (taxista e passageiro). O objetivo é manter a performance e estabilidade da plataforma" (ALVES, 2023).

Para concluir a estória sobre o presente pleito dos taxistas, até o mês de fevereiro de 2023, a plataforma pública continuava funcionando com os mesmos problemas denunciados. Em razão disso, a categoria organizou a terceira manifestação, em frente à sede da prefeitura no dia 14/02/2023, conforme o *folder* veiculado por seus membros organizadores:

Figura 30 – Convite para manifestação organizada pelos taxistas em fevereiro de 2023

Fonte: Registros da autora.

Somente em 02 de março de 2023, a plataforma pública passou por modificações e o problema foi corrigido. Inclusive, a própria prefeitura do município anunciou no canal oficial da plataforma na rede social *Instagram*, o aprimoramento das configurações dos critérios de disputa:

Figura 31 – Anúncio sobre as modificações feitas nos critérios de disputa de corridas na plataforma da Taxi.Rio Cidades

Fonte: *Instagram*: taxi.riocidadesoficial.

CONCLUSÃO

A proposta central da pesquisa consistiu em analisar como se desenvolvem as relações de trabalho nas plataformas digitais da Uber, da 99 e da Taxi.Rio Cidades.

Primeiro, examinamos o cenário macroeconômico do desenvolvimento do capitalismo de plataformas que, por intermédio do uso de diferentes tecnologias, viabiliza formas aperfeiçoadas de extração de valor. Exploramos as modalidades de plataformas digitais de trabalho para, então, chegarmos ao conceito do trabalho sob demanda. Em seguida, analisamos como as plataformas digitais hegemônicas têm estabelecido um sistema organizacional e tecnológico disruptivo, que explora uma multidão de trabalhadores disponíveis (desempregados, informais ou subocupados), sob o manto do ideário neoliberal do "autoempreendedorismo".

Segundo, estudamos as plataformas digitais da Uber e da 99, no que tange aos modos de gestão, de organização e de controle do trabalho. Identificamos que as empresas-plataformas: (i) organizam todo o processo de recrutamento e contratação dos motoristas; (ii) dirigem, a partir de parâmetros próprios, o acesso, a distribuição e a execução das corridas pelos motoristas; (iii) utilizam incentivos financeiros para estimular os motoristas a realizarem jornadas habituais intensas e extensas; (iv) recorrem ao sistema de pagamento por corrida para unilateralmente precificar o valor da força de trabalho alheia, de modo a dirigir a atividade e a manter um quantitativo de motoristas à sua disposição; e, (v) controlam a prestação do serviço por meio de um sistema de avaliação e de aplicação de punições diretas aos motoristas. A análise desses elementos nos permitiu inferir que os trabalhadores estão subordinados às empresas-plataformas, estando diretamente dependentes das suas infraestruturas para o exercício da atividade e inseridos no modo de organização da atividade econômica.

Terceiro, analisamos como é feita a regulação da atividade profissional dos taxistas e, em seguida, mapeamos como se desenvolvem as relações de trabalho na plataforma pública da Taxi.rio Cidades, administrada pela Empresa Municipal de Informática - IplanRio. Identificamos que na plataforma digital da Taxi.Rio Cidades: (i) a adesão é voluntária, tendo como pré-requisito a inscrição regular do taxista junto à Secretaria Municipal de Transportes (SMTR); (ii) o acesso às corridas pelos motoristas se dá de forma equânime, sem interferência do sistema de avaliação; (iii) não há controle – direto ou indireto - da jornada de trabalho; (iv) o valor das corridas segue o

preço da tarifa, previamente fixada pela SMTR e a concessão de descontos é facultativa ao taxista; (v) a distribuição das responsabilidades pelos danos decorrentes da atividade profissional é feita de forma similar às plataformas digitais tradicionais, recaindo sobre os taxistas o seu ônus; (vi) a aplicação de sanções segue a normativa prevista no código disciplinar da atividade profissional, mas a prefeitura mantém um espaço destinado ao atendimento presencial para a apresentação de defesa pelos taxistas. Não obstante os pontos elencados, como encontramos ao longo dessa pesquisa, a plataforma digital pública ainda necessita de ajustes para sua melhoria.

O exame das diferentes configurações dadas às plataformas digitais de mobilidade urbana nos permite contribuir ao debate sobre os usos dados às tecnologias para organização do trabalho. Utilizamos a Taxi.Rio Cidades como exemplo de plataforma digital que conserva as características das relações de trabalho autônomo como forma de contrapor ao modelo de negócios posto pelas empresas-plataformas da Uber e da 99. E, a partir do estudo feito, confirmamos a tese de que as relações de trabalho desenvolvidas na Uber e na 99 são de trabalho subordinado e, portanto, a elas devem ser aplicadas a proteção conferida ao trabalho assalariado.

Como vimos, na Uber e na 99 os motoristas estão inseridos na dinâmica organizacional da atividade econômica. Essas empresas utilizam as plataformas digitais para organizar, dirigir e controlar toda a prestação do serviço de transporte. A plataforma digital não é um fim em si[295], funciona como um meio para organização da atividade econômica e, por sua vez, ordena tanto o processo de trabalho como a clientela. O motorista presta o trabalho de modo subordinado – nas suas quatros dimensões: clássica, objetiva, estrutural e algorítmica – porque não consegue ter acesso aos passageiros, se não estiver inscrito na plataforma digital e, consequentemente, sujeito às suas normas. Por sua vez, a Uber e a 99 não conseguem prestar a atividade de transporte, sem os motoristas.

Já no serviço público de táxi, embora haja uma regulação[296] da atividade profissional, a plataforma digital da Taxi.Rio Cidades é uma ferramenta tecnológica que agrega à prestação da atividade pelo taxista, ao dar eficiência na conexão com o passageiro. No entanto, a direção e a execução da atividade continuam sob o comando do taxista, assim como a gerência da clientela. Como ilustramos, a atividade profissional do taxista não depende da organização do processo de

[295] O que refuta a tese de que as plataformas digitais são apenas empresas de tecnologia.
[296] A regulação pelo Poder Público possui como objetivo o controle quantitativo, qualitativo e econômico da atividade profissional.

trabalho por meio da infraestrutura digital, posto que o taxista consegue exercê-la de forma autônoma e desconectada da plataforma pública, a partir do uso do taxímetro físico.

A regulação da atividade impede que o taxista perca a sua autonomia, inclusive para aquele que trabalha utilizando outras plataformas digitais - como a da 99[297], por exemplo - porque ele pode se desconectar do aplicativo e continuar a exercer a atividade profissional com regularidade – o que não acontece com os motoristas da Uber e da 99, como vimos acima.

O que objetivamos apontar nesse trabalho não é uma conclusão genérica no sentido da necessidade de publicizar todas as plataformas digitais de mobilidade urbana como forma de enfrentamento da problemática, mas apresentar uma outra forma de organização do trabalho que também utiliza as atuais tecnologias, sem que se tenha o rebaixamento da proteção jurídica conferida aos trabalhadores.

A tecnologia, enquanto fruto do trabalho humano, não pode ser utilizada como justificativa para retirada de direitos fundamentais e sociais. Os seus usos precisam estar orientados para construção de um resultado que alinhe o desenvolvimento econômico com os valores sociais do trabalho. Para tanto, o estudo e a divulgação de diferentes modelos de organização do trabalho em plataformas digitais – como o caso da Taxi.Rio Cidades – fornecem subsídios ao debate crítico sobre as atuais configurações dadas às relações de trabalho controladas pelas plataformas digitais tradicionais no setor.

Aliado ao desenvolvimento de pesquisas acadêmicas na área, é fundamental a elaboração de políticas públicas que visem o enfrentamento direto da matéria. Nesta pesquisa, defendemos a aplicação do direito do trabalho, como instrumento de avanço civilizatório, para proteção dos motoristas que - como concluímos - são controlados pelas plataformas digitais tradicionalmente em exercício no setor.

[297] Ainda que na realização da corrida o motorista esteja temporariamente subordinado à direção e ao controle da empresa-plataforma.

REFERÊNCIAS

99. A 99 O ponto de partida da 99 são as pessoas. **99app.**, 2022. Disponível em: https://99app.com/sobre-a-99/?utm_source=google&utm_medium=organic&utm_campaign=none&d_ga_id=GA1.2.1831343169.1654400405&d_gcl_au=1.1.414092191.1654400405. Acesso em: 05 jun. 2022.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador just-in-time. *In*: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, Trabalho Digital e Indústria 4.0.** SP: Boitempo, 2020. p. 111-124.

_____. Uberização: subsunção real da viração. **Passapalavra**, 19 fev. 2017. Disponível em: https://passapalavra.info/2017/02/110685/. Acesso em: 13 abr. 2022.

ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, v. 23, n. 57, p. 26-56, jan./abr. 2021. Dossiê Trabalho em Plataformas Digitais: uma perspectiva desde o Sul Global. Disponível em: https://seer.ufrgs.br/index.php/sociologias/issue/view/4169. Acesso em 13 abr. 2022.

ALENCAR, Manuel. Taxista que recusar corrida no Rio será multado em R$ 625. **Jornal Extra**, Rio de Janeiro, 27 dez. 2013. Disponível em: https://extra.globo.com/noticias/rio/taxista-que-recusar-corrida-no-rio-sera-multado-em-625-11165842.html. Acesso em: 12 fev. 2023.

ALVES, Altair. Com 10 milhões de corridas, Taxi Rio registra 42% de crescimento em 2022. **Diário do Rio**, Rio de Janeiro, 9 fev. 2023. Disponível em: https://diariodorio.com/com-10-milhoes-de-corridas-taxi-rio-registra-42-de-crescimento-em-2022/?fbclid=IwAR3pi6vVmtcDWoQxqq75zbUNkOXJbwZvjQVkzutdE87TRuC2JXDXkcejtI. Acesso em: 12 fev. 2022.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. 1. ed. São Paulo: Boitempo. 2018.

_____. Trabalho intermitente e Uberização do trabalho no limiar da Indústria 4.0. In: ANTUNES, R. (org). **Uberização, Trabalho Digital e Indústria 4.0**. SP: Boitempo, 2020, p. 11-22.

ANTUNES, Ricardo; SANTANA, Marco. A pandemia da uberização e a revolta dos precários. Le Monde Diplomatique Brasil, 30 abr de 2021. Disponível em: https://diplomatique.org.br/a-pandemia-da-uberizacao-e-a-revolta-dos-precarios/?fbclid=IwAR32SKlEdDHlzQjAl8woOODix5VsNviGd0xuWz730 abl de 2021. UuD2Qa41RbqNXkR3SelA. Acesso em 16 de fev. 2022.

ARTUR, Karen; CARDOSO, Ana Claudia Moreira. O controle das plataformas digitais: nomear a economia, gerenciar o trabalho e (des) regular os direitos. **Revista Tomo**, n. 37, p. 349-390, jul./dez. 2020. Disponível em: https://seer.ufs.br/index.php/tomo/article/view/13043. Acesso em: 19 jun. 2022.

ATAL, Maha Rafi. The Janus faces of Silicon Valley. **Review of International Political Economy**, v. 22, n. 2, p. 336-350, 20 out. 2020.

BRASIL. **Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990**. Define crimes contra a ordem tributária, econômica e contra as relações de consumo, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1990. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8137.htm. Acesso em: 10 fev. 2023.

_____. **Lei nº 12.468, de 26 de agosto 2011.** Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2011. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12468.htm. Acesso em: 10 fev. 2023.

_____. **Lei nº13.460, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF: Presidência da República, 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm. Acesso em: 10 fev. 2023.

_____. **Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990.** Código de Defesa do Consumidor. Brasília, DF: Presidência da República, 1990. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm. Acesso em: 10 fev. 2023.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 08 fev. 2022.

_____. **Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.** Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília, DF: Presidência da República, 1943. Disponível em; https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 08 fev. 2023.

_____. Tribunal Superior do Trabalho. Pedido de vista suspende julgamento de vínculo empregatício entre motorista e a Uber. **Notícias do TST**, 2022a. https://www.tst.jus.br/-/pedido-de-vista-suspende-julgamento-de-v%C3%ADnculo-empregat%C3%ADcio-entre-motorista-e-a-uber. Acesso em 27 de jan. 23.

_____. Tribunal Superior do Trabalho (3. Turma). **Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066.** Relator: Min. Mauricio Godinho Delgado, 06 de abril de 2022b. Disponível em: https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=100353&digitoTst=02&anoTst=2017&orgaoTst=5&tribunalTst=01&varaTst=0066&submit=Consultar. Acesso em: 08 fev. 2023.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (2. Região). **Ação Civil Pública nº 1001379-33.2021.5.02.0004**. 4ª Vara do Trabalho de São Paulo. Partes: Ministério Público Do Trabalho – Procuradoria Regional Do Trabalho Da 2ª Região x Uber do Brasil Tecnologia LTDA, 2021a. Disponível em: https://www.jota.info/tributos-e-empresas/trabalho/mpt-entra-com-acao-para-

que-Uber-99-rappi-e-lalamove-reconhecam-vinculo-trabalhista-08112021. Acesso em: 14 nov. 2022.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (2. Região). **Ação Civil Pública nº 1001384-45.2021.5.02.0072**. 72ª Vara do Trabalho de São Paulo. Partes: Ministério Público Do Trabalho – Procuradoria Regional Do Trabalho Da 2ª Região x 99 TECNOLOGIA LTDA, 2021b. Disponível em: https://www.jota.info/tributos-e-empresas/trabalho/mpt-entra-com-acao-para-que-Uber-99-rappi-e-lalamove-reconhecam-vinculo-trabalhista-08112021. Acesso em: 14 nov. de 2022.

BUREAU INTERNACIONAL DO TRABALHO - BIT. **As plataformas digitais e o futuro do trabalho:** Promover o trabalho digno no mundo digital. 1. ed. Genebra: BIT, 2020.

CARDOSO, Ana Claudia Moreira *et al*. Empresas-plataformas: Quem quer ter patrão? **Outras Palavras**, 17 jan. 2023. Disponível em: https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/empresas-plataformas-quem-quer-ter-patrao/. Acesso em 27 de jan. de 2023.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda; OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio**. As plataformas digitais e o Direito do Trabalho**: como entender a tecnologia e proteger as relações de trabalho no Século XXI. Belo Horizonte: Dialética, 2021.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda; SEFERIAN, Gustavo. Brésil .Le rôle clé du pouvoir judiciaire dans la régulation des plateformes de VTC. **Chronique internationale de l'IRES**, fev. 2020. Disponível em: http://www.ires.fr/index.php/publications/chronique-internationale-de-l-ires/item/6113-bresil-le-role-cle-du-pouvoir-judiciaire-dans-la-regulation-des-plateformes-de-vtc. Acesso em: 19 jun. 2022.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. *In*: LEME, Ana Carolina Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (coords.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**: a intermediação de mão de obra a partir das plataformas eletrônicas e seus efeitos jurídicos e sociais. São Paulo: LTr, 2017. p. 130-146.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O vínculo empregatício dos motoristas da plataforma Uber a partir de análise dos termos de uso da empresa. *In:* **I Congresso Interinstitucional do MPT e do TRT da 1ª Região.** Rio de Janeiro: Escola Judicial do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região, 2022. p. 116-136.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. 8. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v. 1.

CASTRO, Bernardo. Uber começa a utilizar carros autônomos a partir de 2022. **Autopapo**, 07 out. 2022. Disponível em: https://autopapo.uol.com.br/curta/Uber-comeca-a-utilizar-carros-autonomos-a-partir-de-2022/. Acesso em: 29 nov. 2023.

CASTRO, Juliana; MATIAS, Juliana. MPT entra com ação para que Uber, 99, Rappi e Lalamove reconheçam vínculo trabalhista. **Jota**, 08 nov. 2021. Disponível em:

https://www.jota.info/tributos-e-empresas/trabalho/mpt-entra-com-acao-para-que-Uber-99-rappi-e-lalamove-reconhecam-vinculo-trabalhista-08112021. Acesso em: 08 fev. 2023.

COSTA, André Felipe de Lima; MOTA, Fydel Marcus Rolim Mota. Rediscutindo o paradigma da subordinação jurídica no trabalho de plataforma: a liberdade que não existe e a exploração que persiste. *In*: MELO FILHO; Hugo; FREITAS, Ana Maria; BARROSO, Fábio; COSTA, Flora; SALCEDO, Gonzalo; BITU, Tieta (coords**.) Direito do Trabalho**: valorização e dignidade do trabalhador no século XXI. Belo Horizonte: RTM Editora, 2022. v. 2. p. 151-189.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

DAVIES, Harry; GOODLEY, Simon; LAWRENCE, Felicity; LEWIS, Paul; O'CARROLL, Lisa. Uber broke laws, duped police and secretly lobbied governments, leak reveals. **The Guardian**, 11 jul. 2022. Disponível em: https://www.theguardian.com/news/2022/jul/10/Uber-files-leak-reveals-global-lobbying-campaign. Acesso em: 12 jan. de 2023.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 18. ed. São Paulo: LTr, 2019.

EKBIA, Hamid. **Heteromação do Trabalho: entrevista com Hamid Ekbia**. 4 jul. 2019. Disponível: https://digilabour.com.br/hamid-ekbia-heteromacao-do-trabalho/. Acesso em: 16 de jan, 2023.

ESPANHA. Tribunal Supremo. Sala de lo Social. **Recurso de casación para la unificación de doctrina. STS nº 2924/2020.** Madrid, 2020. Disponível em: https://www.poderjudicial.es/search/openDocument/05986cd385feff03. Acesso em: 21 jun. 2022.

FAETEC. **A história da Internet**. Rio de Janeiro: FAETEC, 2022. Disponível em: http://www.faetec.rj.gov.br/faetecdigital/index.php/9-a-hist-da-internet. Acesso em 10 out. 2023.

FONSECA. Maria Guadalupe Piragibe da. **Iniciação à pesquisa no direito**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009. p. 49.

GÓIS, Ancelmo. Foram 10 milhões de corridas pelo Taxi.Rio em 2022, crescimento de 42%. **O Globo**, Rio de Janeiro, 08 fev. 2023. Disponível em: https://oglobo.globo.com/blogs/ancelmo-gois/post/2023/02/foram-10-milhoes-de-corridas-pelo-taxirio-em-2022-crescimento-de-42percent.ghtml. Acesso em 12 de fev. 2022.

HAN, Byung-Chul. **Psicopolítica**: o neoliberalismo e as novas técnicas de poder. BH: Âyiné, 2018.

HARVEY, David. The Fetish of Technology: Causes and Consequences. **Macalester International**, v. 13, n. 1, p. 3–30, 2003. Disponível em: https://digitalcommons.macalester.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1411&context=macintl. Acesso em: 19 jan. 2023.

_____. **A condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 17. ed. São Paulo: Loyola, 2008.

IASI, Mauro Luis. **Processo de Consciência**. São Paulo: CPV, 1999.

IBGE. PNAD Contínua: taxa de desocupação é de 11,2% e taxa de subutilização é de 23,5% no trimestre encerrado em fevereiro. **Agência Notícias IBGE**, 31 mar. 2022. Disponível em: https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/33367-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-11-2-e-taxa-de-subutilizacao-e-de-23-5-no-trimestre-encerrado-em-fevereiro. Acesso em: 13 abr. 2022.

ILO. **World Employment and Social Outlook 2021**: The role of digital labour platforms in transforming the world of work. Geneva: ILO, 2021a.

_____. **Platform labour in search of value**: A study of worker organizing practices and business models in the digital economy. Geneva: ILO, 2021b.

IPEA. Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham. **Carta de Conjuntura nº 55**. Nota 14. 2˚ trimestre de 2022. Disponível: https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/. Acesso em: 16 de fev. 2022.

ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2020.

KALIL, Renan Bernardi. **Capitalismo de plataforma e Direito do Trabalho**: crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos. 2019. 368f. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

KALIL, Bernardi Renan; FONSECA, Vanessa Patriota; ALMEIDA, Paula Freitas. Estratégias adotadas por empresas prestadoras de serviço via plataforma digital para afastar o reconhecimento de vínculos empregatícios. *In*: LEONE, Eugenia Troncoso; WEISHAUPT, Proni (orgs.). Facetas do Trabalho no Brasil Contemporâneo. Campinas, SP: Unicamp, 2021; p. 187-202. Disponível: https://www.eco.unicamp.br/images/publicacoes/Livros/centros-e-nucleos/facetas_do_trabalho_no_brasil_contemporaneo.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

KONDER, Leandro. **A questão da ideologia**. 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p. 15-68.

LISBOA, Vinicius. Taxistas do Rio protestam contra uber e a aplicativo oferece viagens de graça. **Agência Brasil**, 24 jul. 2015. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2015-07/taxistas-protestam-contra-o-aplicativo-uber-no-rio-de-janeiro. Acesso em 13 de fev. 2023.

LUCCHESE, Bette. Motoristas que usam o 'Taxi Rio' reclamam do critério de seleção do aplicativo, que beneficiaria inscrições mais antigas. **G1**, 24 nov. 2022. Disponível em: https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/11/24/motoristas-que-usam-o-taxi-rio-reclamam-do-criterio-de-selecao-do-aplicativo-que-beneficiaria-inscricoes-mais-antigas.ghtml. Acesso em: 31 jan. 2023.

LULA: Trabalhador de aplicativo não é microempreendedor. **UOL**, 18 jan. 2023. Disponível em: https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2023/01/18/lula-trabalhador-de-aplicativo-nao-e-microempreendedor.html. Acesso em: 27 de jan. 2023.

LUKÁCS, György. **Para uma ontologia do ser social II**. 1. ed. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013. *E-book.* p. 33-115.

MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (organizadores). **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos**. UFPR - Clínica Direito do Trabalho: Curitiba, 2022. 362p.

SILVA, Marcelino Aurélio Vieira; GUIMARÃES, Gabriella Vitorino; FERREIRA, Beatriz Lagnier Gil; CONTURSI, Clara Maia Bevilaqua. **Diagnóstico da oferta e demanda por táxi no município do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2017. [estudo realizado pelo Programa de Engenharia de Transportes – PET/COPPE/UFRJ]

MAIS de 33 milhões de brasileiros passam fome todo dia, revela pesquisa. **G1**, 08 jun. 2022. Disponível em: https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2022/06/08/mais-de-33-milhoes-de-brasileiros-passam-fome-todo-dia-revela-pesquisa.ghtml. Acesso em 14 fev. 2022.

MANZONI JR.; Ralphe; LOUREIRO, Rodrigo. **Uma startup bilionária:** Como três estudantes da Poli-USP criaram, com apenas R$ 50 mil, o aplicativo de transporte 99, que se transformou na primeira empresa iniciante brasileira a valer US$ 1 bilhão. **Isto é**, 05 jan. 2018. Disponível em: https://www.istoedinheiro.com.br/como-tres-estudantes-usp-criaram-99-startup-bilionaria/. Acesso em: 16 jan. 2023.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro I – O processo de produção do capital. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

_____. **Manuscritos Econômico-filosóficos de 1844**. Tradução, apresentação e notas: Jesus Ranieri. São Paulo: Boitempo, 2010. pp. 79-91.

MATOS, Thais. 2022. Motoristas de app acidentados narram rotina insana de 16 horas por dia e vaquinha para fechar o mês. **G1**. 06 jun 2022. Disponível em: https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/06/06/motoristas-de-app-acidentados-narram-rotina-insana-de-16-horas-por-dia-e-vaquinha-para-fechar-o-mes.ghtml. Acesso em 16 de fev. 2023.

MICROSOFT. O que é computação em nuvem?. **Azure Microsoft**, 2021. Disponível em: https://azure.microsoft.com/pt-br/overview/what-is-cloud-computing/. Acesso em 14 fev. 2022.

OECD - ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT. A Roadmap toward a Common Framework for Measuring the Digital. Economy. Report for the G20 Digital Economy Task Force, Saudi Arabia, 2020. Paris: OECD, 2020.

_____. **An Introduction to Online Platforms and Their Role in the Digital Transformation.** Paris: OECD, 2019. Disponível em: https://doi.org/10.1787/53e5f593-en. Acesso em: 10 jun. 2022.

OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; SILVA, Sayonara Grillo Coutinho L. da. Conceito e crítica das plataformas digitais de trabalho. **Revista Direito e Práxis** [Recurso Eletrônico]. Rio de Janeiro, v. 11, n. 4, dez. 2020/fev. 2021. Disponível em: https://dspace.almg.gov.br/handle/11037/39342. Acesso em: 19 jun. 2022.

PADILLA, Ivan. Adeus, Cabify: chegou o dia do serviço de transporte se despedir do Brasil. **Revista Exame**, 14 jun. 2021. Disponível em: https://exame.com/tecnologia/cabify-deixa-brasil/. Acesso em 05 jun. 2022.

55 MARCAS. Quanto os aplicativos cobram dos motoristas? **55content**, 01 ago. 2022. Disponível em: https://55content.com.br/machine-conecta/quanto-os-aplicativos-cobram-dos-motoristas/#:~:text=Segundo%20a%20Uber%2C%20sua%20taxa,tempo%20rodado%20e%20dist%C3%A2ncia%20percorrida. Acesso em: 27 set. 2022.

RIO DE JANEIRO [município]. **Decreto nº 38.242, de 26 de dezembro de 2013**. Aprova o regulamento e o código disciplinar do Serviço de Transporte Individual de Passageiros em Veículos de Aluguel a Taxímetro do Município. Rio de Janeiro, RJ: Prefeitura da cidade, 2013.

_____. **Lei Municipal nº 5.492 de 19 de julho de 2012.** Estabelece normas e condições à permissão de veículos de aluguel a taxímetro – táxi, no âmbito do Município, suplementando a Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, e dá outras providências. Rio de Janeiro, RJ: Prefeitura da cidade, 2012.

_____. Prefeituras do Rio e de Niterói selam acordo para levar o aplicativo Taxi.Rio aos niteroiense. **Prefeitura.rio**, 19 maio 2022a. Disponível em: https://prefeitura.rio/fazenda/prefeituras-do-rio-e-de-niteroi-selam-acordo-para-levar-o-aplicativo-taxi-rio-aos-niteroienses/. Acesso: 11 jun. 2022.

_____. Prefeitura do Rio sela parceria com Nilópolis e leva Táxi.Rio para a Baixada Fluminense. **Prefeitura.rio**, 21 dez. 2021. Disponível em: https://prefeitura.rio/fazenda/prefeitura-do-rio-sela-parceria-com-nilopolis-e-leva-taxi-rio-para-a-baixada-fluminense/. Acesso: 06 jun. 2022.

RIO DE JANEIRO [estado]. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (órgão especial). **Representação de Inconstitucionalidade nº 0055524-16.2019.8.19.0000.** Repte.: Alexandre de Freitas Teixeira Rodrigues. Repdo.: Exmo Sr. Prefeito do município do Rio de Janeiro. Relator: des. Mauricio Caldas Lopes, 01 nov. 2022b. Disponível em: https://www3.tjrj.jus.br/EJURIS/ProcessarConsJuris.aspx?PageSeq=0&Version=1.1.19.0. Acesso em: 10 fev. 2023.

RESENDE, Guilherme Mendes; LIMA, Ricardo Carvalho de Andrade. **Efeitos concorrenciais da economia de compartilhamento no Brasil:** A entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016? Brasília, DF: Conselho Administrativo de Defesa Económica, 2018. Disponível em: https://cdn.cade.gov.br/Portal/centrais-de-conteudo/publicacoes/estudos-economicos/documentos-de-trabalho/2018/documento-de-trabalho-n01-2018-efeitos-concorrenciais-da-economia-do-compartilhamento-no-brasil-a-

entrada-da-Uber-afetou-o-mercado-de-aplicativos-de-taxi-entre-2014-e-2016.pdf. Acesso em: 06 jun. 2022.

SANTOS, Eneida M. dos; CARELLI, Rodrigo de Lacerda. As plataformas digitais de transporte e o lugar do negro no mercado de trabalho: o racismo nas configurações institucionais do trabalho no Brasil do século XXI. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v. 5, p. 1-37, 2022. DOI: http://doi.org/10.33239/rjtdh.v5.126.

SCHMIDT, Florian **A. Digital Labour Markets in the Platform Economy**: Mapping the Political Challenges of Crowd Work and Gig Work. Germany: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2017.

SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo de Plataforma**. São Paulo: Editora Elefante, 2016.

SCHOR, Juliet. Debating the Sharing Economy. **Greate Transition Initiative**, out. 2014. Disponível: http://greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy. Acesso em: 19 jun. 2022.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. 1. ed. São Paulo: Edipro, 2016.

SANTOS, Rafa. **Acórdão da 8ª Turma do TST vai subsidiar debate sobre vínculo de motorista e Uber**. 2022. Disponível em: https://www.conjur.com.br/2023-fev-04/acordao-turma-tst-justifica-vinculo-entre-uber-motorista. Acesso em 10 de dez. de 2022.

SILVA, Marcelino Aurélio Vieira; GUIMARÃES, Gabriella Vitorino; FERREIRA, Beatriz Lagnier Gil; CONTURSI, Clara Maia Bevilaqua. Diagnóstico da oferta e demanda por táxi no município do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, 2017. [estudo realizado pelo Programa de Engenharia de Transportes – PET/COPPE/UFRJ]

SILVA, Marcelino Aurélio Vieira; SOUZA, Camila de Oliveira; NASCIMENTO, Filipe Almeida Corrêa do; SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz; SANTOS, Tálita Floriano dos; CARVALHO, Thais Souza. **Elaboração e análise de trabalho técnico-ambiental de impacto no tráfego e mobilidade urbana no município relacionado aos serviços e carona remunerada e táxi.** Rio de Janeiro: UFRJ, 2019. [estudo realizado pelo Programa de Engenharia de Transportes – PET/COPPE/UFRJ]. 5 v.

SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Elefante, 2017.

SOCIOLOGIAS. Porto Alegre, v. 23, n. 56 jan./abr. 2021. [Dossiê Trabalho em Plataformas Digitais: uma perspectiva desde o Sul Global]. ISSN 1517-4522 e ISSN 1807-0337. Disponível em: https://seer.ufrgs.br/index.php/sociologias/issue/view/4169. Acesso em: 13 abr. 2022.

SRNICEK, Nick. **Platform capitalism**. Cambridge: Polity, 2017.

TAXI.RIO CIDADES. **Orientações de Conduta do Taxista**. Disponível em. http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/7440492/4201803/OrientacoesdeConduta.pdf. Acesso em: 12 fev. 2022.

_____. **Termo e condições de uso – Taxistas Taxi.rio Cidades**. Rio de Janeiro: Taxi.Rio, 2023. Disponível em: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/7440492/4301866/TERMOECONDICOESDEUSOTaxistas.pdf. Acesso em: 11 fev. 2022.

UBER. Fatos e Dados sobre a Uber. **Uber Newsroom**, 27 ago. 2020. Disponível em: https://www.Uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-Uber/. Acesso em 05 jun. 2022.

UBER. A história da Uber. **Uber Newsroom**, 2023. Disponível em: https://www.Uber.com/pt-BR/newsroom/history/. Acesso em 16 jan. 2023.

UBER quer vender sua fatia na DiDi, diz CEO. **Estadão**, 15 dez. 2021. Disponível em: https://einvestidor.estadao.com.br/negocios/Uber-venda-fatia-didi. Acesso em 05 jun. 2022.

ZUBOFF, Shoshana. **A Era do Capitalismo de Vigilância**. Rio de Janeiro: Editora Intrínseca. 2021