

**UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS - UNISINOS
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO
NÍVEL MESTRADO**

CÁSSIA JULIANA MORSCH

**AS RELAÇÕES DE TRABALHO NA *SHARING ECONOMY*: UBERIZAÇÃO E
PRECARIZAÇÃO**

SÃO LEOPOLDO

2020

CÁSSIA JULIANA MORSCH

AS RELAÇÕES DE TRABALHO NA *SHARING ECONOMY*: UBERIZAÇÃO E
PRECARIZAÇÃO

Dissertação apresentada como
requisito parcial para obtenção do título
de Mestre em Direito, pelo Programa
de Pós-Graduação em Direito da
Universidade do Vale do Rio dos Sinos
– UNISINOS

Área de concentração: Direito Público

Orientador: Prof. Dr. José Rodrigo Rodriguez

SÃO LEOPOLDO
2020

M884r

Morsch, Cássia Juliana

As relações de trabalho na *sharing economy*: uberização e precarização. / Cássia Juliana Morsch -- 2020.

162 f. ; 30cm.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Programa de Pós-Graduação em Direito, 2020.

Orientador: Prof. Dr. José Rodrigo Rodriguez.

1. Direito do trabalho. 2. *Sharing economy*. 3. Uber. 4. Uberização. 5. Privatização do direito. 6. Perversão do direito. I. Título. II. Rodriguez, José Rodrigo.

CDU 34:331

UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS - UNISINOS
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO – PPGD
NÍVEL MESTRADO

A dissertação intitulada: **"AS RELAÇÕES DE TRABALHO NA SHARING ECONOMY: UBERIZAÇÃO E PRECARIZAÇÃO"** elaborada pela mestranda **Cássia Juliana Morsch**, foi julgada adequada e aprovada por todos os membros da Banca Examinadora para a obtenção do título de MESTRE EM DIREITO.

São Leopoldo, 29 de setembro de 2020.



Prof. Dr. **Anderson Vichinkeski Teixeira**
Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Direito.

Apresentada à Banca integrada pelos seguintes professores:

Presidente: Dr. José Rodrigo Rodriguez _____ *Participação por Webconferência*

Membro: Dr. Renan Bernardi Kalil _____ *Participação por Webconferência*

Membro: Dra. Raquel Von Hohendorff _____ *Participação por Webconferência*

À Sofia, minha primogênita, e à Joanna minha caçula, por serem o principal objetivo da minha vida, e me incentivarem a buscar ser melhor, sempre.

Ao Ben-Hur, meu companheiro de vida, por acreditar em mim, e por toda a compreensão e apoio durante esta caminhada.

Daqui a trinta anos, quando enfrentaremos o fim das profissões e mais empregos serão 'uberizados', podemos muito bem acordar e imaginar por que não protestamos contra essas mudanças. Podemos sentir remorso por não termos buscado alternativas, mas não podemos mudar o que não entendemos.

(Trebor Scholz)

RESUMO

O estudo aborda o fenômeno da *sharing economy* surgido num contexto de quarta revolução industrial, bem como o problema da privatização do direito decorrente da autorregulação por atores privados, no caso as plataformas digitais. Estas, impulsionadas pelos seus efeitos de rede viabilizados pelo avanço tecnológico-informacional-digital, despontam como grandes corporações de atuação transnacional, capazes de relativizar as fronteiras territoriais nacionais, bem como a capacidade regulatória dos estados. Neste cenário o recorte temático da pesquisa é feito a partir da análise da plataforma Uber, bem como de seus impactos sociais e econômicos, precipuamente no campo das relações de trabalho. Paralelamente, a pesquisa tem por objetivo compreender o conceito de *sharing economy*; relacionar a nova forma de economia (ou nova forma de relação social) ao fenômeno da privatização do direito e a tendência ao capitalismo monopolista, que por sua vez favorece a uberização/precarização das relações de trabalho. E, por fim, almeja apresentar subsídios que sirvam ao debate político no que tange às formas de tratamento, e/ou formas de enfrentamento dos efeitos dessas novas relações de trabalho, cujos – de acordo com o desfecho das informações aqui reunidas – se mostraram majoritariamente negativos, com o aprofundamento da precarização das formas de exploração do trabalho. A metodologia utilizada na pesquisa é predominantemente exploratória, tendo em vista que busca aprofundar os conceitos ainda preliminares de “uberização” e “*sharing economy*”, bem como, busca respostas aos problemas levantados a partir destes. Também, é descritiva em parte, a pesquisa, na medida em que almeja descrever as características e o comportamento dos fenômenos citados, no cenário judicial brasileiro, especialmente a partir da inaugural decisão do Tribunal Superior do Trabalho. A abordagem realizada é qualitativa com a utilização dos métodos documental com análise do discurso, e bibliográfico.

Palavras-chave: *Sharing Economy*. Uber. Uberização. Privatização do Direito. Perversão do Direito.

ABSTRACT

The study addresses the phenomenon of the sharing economy that emerged in the context of the fourth industrial revolution, as well as the problem of privatization of the law resulting from self-regulation by private actors, in this case digital platforms. These, driven by their network effects made possible by technological-informational-digital advancement, emerge as large transnational corporations, capable of relativizing national territorial boundaries, as well as the regulatory capacity of states. In this scenario, the thematic part of the research is made from the analysis of the Uber platform, as well as its social and economic impacts, mainly in the field of labor relations. In parallel, the research aims to understand the concept of sharing economy; to relate the new form of economy (or new form of social relationship) to the phenomenon of the privatization of law and the trend towards monopoly capitalism, which in turn favors the uberization / precariousness of labor relations. And, finally, it aims to present subsidies that serve the political debate with regard to the forms of treatment, and / or ways of coping with the effects of these new work relationships, whose - according to the outcome of the information gathered here - were shown to be mostly negative effects, with the worsening of the precarious ways of exploiting labor. The methodology used in the research is predominantly exploratory, considering that it seeks to deepen the still preliminary concepts of “uberization” and “sharing economy”, as well as, it seeks answers to the problems raised from these. Also, the research is partly descriptive, as it aims to describe the characteristics and behavior of the aforementioned phenomena, in the Brazilian judicial scenario, especially from the inaugural decision of the Superior Labor Court. The approach taken is qualitative with the use of documental, discourse analysis and bibliographic methods.

Key-words: Sharing Economy. Uber. Uberization. Privatization of the law. Perversion of the law.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 REVOLUÇÃO 4.0, GLOBALIZAÇÃO E, SHARING ECONOMY	13
2.1 MAS O QUE É <i>SHARING ECONOMY</i> ?	18
2.1.1 O modelo de Plataforma	29
2.1.1.1 Efeitos de rede	32
2.2 <i>SHARING ECONOMY</i> E A PRIVATIZAÇÃO DO DIREITO	35
3 UBER – “O QUE É SEU É MEU”	46
3.1 UBER – AS NOVAS FORMAS DE EXPLORAÇÃO DO TRABALHO	54
3.2 UBERIZAÇÃO E PRECARIZAÇÃO – A ESCRAVIDÃO DIGITAL	59
3.2.1 Precariado x Infoproletariado	71
4 DISRUPÇÃO X PERVERSÃO	77
4.1 UBER – A “FUGA DO DIREITO”	80
4.2 A UBER NO TST – COMO DECIDE ESTA CORTE?	83
4.2.1 “Zonas de autarquia” e a decisão do TST	107
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	113
REFERÊNCIAS	119
APÊNDICE A – TABELA DE ANÁLISE QUALITATIVA DA RACIONALIDADE JURÍDICA DO TST	127
ANEXO A – ACÓRDÃO TST	137

1 INTRODUÇÃO

Nas duas últimas décadas o avanço tecnológico somado à globalização das informações têm propiciado o surgimento de um novo fenômeno mundial: a *sharing economy*¹. Desta, emergem novas formas de relacionamento social e econômico intermediados por plataformas digitais, dentre as quais podemos destacar as mais conhecidas: Uber, Airbnb, Facebook, Google, Amazon, Alibaba, entre outras tantas que têm causado grandes impactos nas mais diversas áreas da sociedade.

Neste cenário, então, o recorte temático deste estudo é feito a partir da análise da plataforma Uber, bem como de seus os impactos sociais e econômicos, precipuamente no campo das relações de trabalho. Mais especificamente, serão analisadas as novas formas de exploração do trabalho, inauguradas pela citada plataforma, cujo fenômeno denominou-se de “uberização” (neologismo de “precarização”), bem como a jurisprudência da Corte Superior do Trabalho, no Brasil, no que diz com essas novas relações das relações de trabalho.

No Brasil, estas novas relações de trabalho advindas da plataforma Uber, bem como as respectivas demandas judiciais, anteciparam-se a um debate político e a uma previsão legal específica, de modo que o tratamento contencioso dado pelo judiciário ainda é contingente, baseado no mais das vezes em conceitos naturalizados e obsoletos, impedindo assim a conformação do direito às novas demandas sociais.

Paralelamente, não obstante o tratamento judicial que vem sendo dispensado a essas novas relações, ainda são obscuros os impactos sociais e econômicos resultantes do fenômeno, ganhando relevo aqueles com caráter, *a priori*, negativo, na medida em que precarizam, uberizam as relações de trabalho e favorecem a prevalência do capitalismo monopolista.

Neste sentido, a indagação que surge é: De que forma o direito deve atuar frente aos novos desafios surgidos dessas novas relações de trabalho com a plataforma Uber?

¹ O termo “*sharing economy*” possui diversos sinônimos, entretanto a escolha, aqui, foi feita com base na maior publicidade, generalidade e frequência de localização do termo em pesquisas sobre o tema. Contudo, são sinônimos: *gig-economy*, *uber-economy*, *on-demand economy*, economia do compartilhamento, etc.

O estudo apresenta informações acerca do tema, sem pretensão esgotamento, mas no intuito de fomentar e enriquecer os debates políticos sobre as formas de enfrentamento e/ou tratamento das novas demandas sociais advindas das novas relações de trabalho com a plataforma Uber.

De uma forma mais ampla, a pesquisa pretende estudar as novas relações de trabalho advindas com o surgimento da *sharing economy*, especialmente as da plataforma Uber, bem como os efeitos negativos dessas novas formas de exploração do trabalho, ofertando assim, subsídios a fim de fomentar o debate acerca do tratamento judicial, regulação e minimização de seus impactos negativos.

Nessa linha, inicialmente a pesquisa aborda o conceito de *sharing economy* e seus sinônimos, enquanto contexto que abarca a plataforma Uber, bem como relaciona a nova forma de economia (ou nova forma de relação social) ao fenômeno da privatização do direito e a tendência ao capitalismo monopolista, que por sua vez favorece a uberização das relações de trabalho.

Na sequência, é examinada a atuação da plataforma Uber no atual contexto social, e as novas formas de exploração do trabalho por ela inauguradas, analisando-se criticamente os impactos decorrentes, em especial a uberização.

Em seu último capítulo, o estudo investiga o tratamento dado pelo Tribunal Superior do Trabalho brasileiro à nova relação de trabalho advinda com a plataforma Uber, a partir da análise pontual, da recente e inaugural decisão da Corte em sede de Recurso de Revista.

Com isso, a pesquisa almeja apresentar subsídios que sirvam ao debate político, no que diz com as formas de tratamento e/ou enfrentamento dessas novas relações de trabalho, especialmente pelo judiciário. Também, a pesquisa ressalta a urgência e necessidade de resistência, de organização, de luta, por parte da sociedade e dos trabalhadores no confronto a essas novas formas de exploração e degradação do trabalho nas plataformas digitais, como medida de impor limites à agenda do capital, aqui, representado pela Uber. E, é nesse sentido que o direito exerce seu papel, subsidiando o debate político e as decisões judiciais, a partir de estudos científicos, com intuito maior de se construir instituições mais democráticas na sociedade global da era digital.

Vive-se atualmente um momento de transição marcado pela complexidade das novas relações sociais, advindas especialmente através das novas tecnologias disruptivas, cujos impactos e riscos sociais até ontem eram inimagináveis, e hoje

ainda são pouco conhecidos pendendo de uma maior exploração científica. O que pode ser verificado pelo atual estado da arte acerca do tema, de acordo com consulta ao banco de teses e dissertações da CAPES.² Em simples consulta pelo termo “uberização”, foram localizadas apenas 3 pesquisas, filtrando-se apenas a área de conhecimento do Direito, sem demais delimitações.

Entretanto, muito embora, ainda, o terreno tenha sido pouco explorado, alguns impactos dessas novas relações já se mostram nocivos à sociedade – como a privatização do Direito, que viabiliza o aprofundamento do capitalismo monopolista e; em especial a “uberização” das relações de trabalho, por exemplo – exigindo uma atuação imediata e satisfatória do Direito, enquanto instrumento de estabilização social e construção democrática das instituições, a fim de apresentar respostas, ainda que contingentes, às demandas surgidas nesse contexto social.

Neste cenário de excentricidades, é premente o conhecimento acerca deste tema de grande relevância social, pelo que, se faz necessária a ampliação das pesquisas nesta área, uma vez que darão subsídios ao debate público, facilitando a tomada de decisões pela sociedade em relação aos novos rumos a serem tomados, tendo em vista a impossibilidade de retorno ao *status quo* anterior à globalização do capital financeirizado, contexto no qual desponta a *sharing economy* e as suas grandes corporações monopolistas, como a Uber.

Nesse sentido, considerando o implacável avanço tecnológico-informacional-digital e as conseqüentes transformações sociais permitidas pela *sharing economy*, especialmente no mundo do trabalho, é urgente a necessidade de criação, readequação e reinterpretção de mecanismos de proteção social para um tratamento adequado aos impactos surgidos, o que deve ser feito a partir de um debate político democrático. E é nesse sentido, que o presente trabalho se propôs a contribuir com subsídios para essa discussão.

O estudo desenvolvido, ainda, se coaduna com a linha de pesquisa: “Sociedade, Novos Direitos e Transnacionalização” do Programa de pós-graduação em Direito desta universidade, tendo em conta que objetiva analisar as transformações nas relações sociais havidas sob o influxo da globalização – como é

² CAPES. **Catálogo de Teses e Dissertações**. In: CAPES. Disponível em: <https://catalogodeteses.capes.gov.br/catalogo-teses/#/>. Acesso em: 14 set. 2020.

o caso da *sharing economy* – e os novos direitos ou as novas formas de trabalho desta decorrentes.

De mesmo lado, o tema proposto também adere ao projeto de pesquisa “Por um Direito Democrático: juridificação e democracia”, sob direção do Professor Doutor José Rodrigo Rodriguez, que orientou a presente dissertação. O referido projeto visa descrever os conflitos jurídicos ocorridos nos diversos campos sociais, buscando desenvolver critérios normativos para avaliar as alternativas institucionais, tanto no campo nacional como internacional, para a regulação das diferentes esferas da sociedade, proporcionando um conteúdo mais concreto para o objetivo crítico de democratizar o Direito.

A metodologia utilizada na pesquisa é de cunho predominantemente exploratória, tendo em vista que busca aprofundar os conceitos ainda preliminares de “uberização” e “*sharing economy*”, bem como, busca respostas aos problemas levantados a partir destes. Também, é descritiva em parte, a pesquisa, na medida em que almeja descrever as características e o comportamento dos fenômenos acima citados, no cenário judicial brasileiro, especialmente a partir da inaugural decisão do Tribunal Superior do Trabalho. A abordagem realizada é qualitativa com a utilização dos métodos documental com análise do discurso (será utilizado o primeiro acórdão do Tribunal Superior do Trabalho em sede de recurso de revista, no qual será analisado o discurso utilizado para fundamentação da decisão no sentido contrário ou a favor do reconhecimento de vínculo empregatício no caso dos motoristas da Uber) e bibliográfico (utilização de livros, artigos, teses, etc.).

Conseqüentemente, o estudo realizado busca atingir a comunidade acadêmica e científica, colocando em pauta o tema proposto no intuito de amadurecer o respectivo debate, assim como, também, instigar as produções científicas a fim de difundir e democratizar as discussões sobre o problema, que por sua vez, serão levadas à sociedade.

Talvez o caminho a ser percorrido ainda seja muito longo, ou talvez ainda seja prematuro o questionamento: Os impactos das novas relações de trabalho surgidas com a *sharing economy* são maléficos (resultando na precarização destas) ou são benéficos (ampliando e flexibilizando as possibilidades de novas formas de trabalho)? Contudo, a despeito das incertezas, hoje, se faz necessário proteger o ideal de Estado que se quer no futuro, adequando as instituições de forma coerente a fim de responderem às demandas da sociedade.

2 REVOLUÇÃO 4.0, GLOBALIZAÇÃO E, SHARING ECONOMY

Vivemos hoje um capítulo da História marcado por profundos avanços tecnológicos que, por sua vez, nos trazem incertezas e inseguranças em relação ao presente e, especialmente em relação ao futuro, na medida em que não sabemos e não temos ferramentas para agir frente a tantas mudanças que vêm ocorrendo nas esferas social, política, econômica, e jurídica particularmente.

Muito se tem falado em uma nova revolução industrial, a Quarta Revolução Industrial, Revolução 4.0, seja qual for a denominação, é certo que estamos enfrentando mudanças radicais, uma nova fase que nos exige adaptação e modificação do *status quo*.

Podemos dizer que estamos diante de uma “revolução”, quando a partir de mudanças radicais provocadas por novas tecnologias e novas percepções do mundo desencadeiam profundas alterações nas estruturas sociais e nos sistemas econômicos.³

A História nos conta que a primeira mudança em nossa maneira de viver ocorreu há cerca de 10.000 anos, quando da transição do forrageamento (busca por alimentos) para a agricultura. Com a revolução agrícola, veio também a domesticação de animais, que possibilitou a combinação da força humana com a força animal, melhorando assim a produção, o transporte e a comunicação. Com isso, pouco a pouco, adveio a urbanização e o surgimento das cidades.⁴

Após a revolução agrícola, houve diversas revoluções industriais a partir da segunda metade do século XVIII. A marca distintiva destas revoluções é a troca da força muscular pela força mecânica, que evolui até os dias de hoje na Quarta Revolução Industrial, na qual a produção humana é “aumentada por meio da potência aprimorada da cognição.”⁵

A primeira revolução industrial ocorreu aproximadamente entre 1760 e 1840, com a construção de ferrovias e a invenção da máquina a vapor que inaugurou a produção mecânica. A segunda revolução industrial iniciou no final do século XIX adentrou no século XX, marcada pela criação da eletricidade e da linha de montagem, possibilitando a produção em massa. A terceira revolução industrial

³ SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016. p. 15.

⁴ Ibid. p. 15.

⁵ Ibid. p. 15.

começou na década de 1960, também chamada de revolução digital pois foi impulsionada pelo desenvolvimento de semicondutores, da computação em *mainframe*⁶ (1960), da computação pessoal (1970 e 1980) e da internet (1990).⁷

Hoje estamos diante da quarta revolução industrial que teve início na virada do século e baseia-se na revolução digital, caracterizada por uma internet mais ubíqua e móvel; sensores menores, mais poderosos e mais baratos; e pela inteligência artificial.⁸ Ainda, a quarta revolução industrial não consiste em uma pequena mudança – “ela é um novo capítulo do desenvolvimento humano” – no mesmo nível das revoluções anteriores, e também causada por um conjunto de “tecnologias extraordinárias, entre as quais destacam-se: a inteligência artificial, a robótica, a fabricação aditiva, as neurotecnologias, as biotecnologias, a realidade virtual aumentada, os novos materiais, e as tecnologias energéticas.”⁹

Estas novas tecnologias emergentes não são apenas resultado de meros avanços, mas são verdadeiramente disruptivas, sendo capazes de subverter as formas de sentir, agir, calcular, cumprir acordos, organizar, e muitas outras ações. Estas novas tecnologias representam maneiras completamente novas de criação de valor para as organizações e para as pessoas. Elas já estão transformando, e transformarão ainda mais, todos os sistemas que hoje concebemos como certos, verdadeiros – desde o modo como nos comunicamos, convivemos, colaboramos com o mundo ao nosso redor, como produzimos e transportamos bens e serviços – nos fazendo questionar até mesmo o significado de ser humano.¹⁰

Também, podemos chamar a atual revolução tecnológica de “Revolução da Tecnologia da Informação”, ou seja, estamos vivendo a transformação da nossa “cultura material” por um novo paradigma tecnológico baseado na tecnologia da informação.¹¹

⁶ Um mainframe é um computador de grande porte dedicado normalmente ao processamento de um volume enorme de informações. O termo mainframe era utilizado para se referir ao gabinete principal que alojava a unidade central de processamento nos primeiros computadores. MAINFRAME. In: WIKIPÉDIA: a enciclopédia livre. [S. l.]: [2020?]. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Mainframe>. Acesso em: 10 set. 2020.

⁷ SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016. p. 15-16.

⁸ Ibid. p. 16.

⁹ SCHWAB, Klaus. **Aplicando a quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2018. p. 35-36.

¹⁰ Ibid. p. 21-22.

¹¹ CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 18 ed. Tradução Roneide Venancio Majer. São Paulo: Paz & Terra, 2017. v.1. p. 87.

Para além disso, ainda é possível afirmar que o mundo não está apenas mudando, o mundo está se “metamorfoseando”.¹² Esse momento que vivemos não pode ser conceituado com os termos referentes à mudança, utilizados pela ciência social: “evolução”, “revolução” e “transformação”.¹³

Enquanto mudança implica que apenas algumas coisas mudam, a metamorfose trata-se de uma transformação muito mais radical, na qual as velhas certezas da sociedade moderna estão desaparecendo enquanto algo inteiramente novo surge. Com isso somos forçados a sair da moldura nacional rumo a uma perspectiva cosmopolita.¹⁴

A atual revolução tecnológica é caracterizada, não pela centralidade de conhecimentos e informações, mas sim pela aplicação destes na geração de mais conhecimento e de dispositivos de processamento e comunicação da informação, num “ciclo de realimentação cumulativo” entre a inovação e o seu uso.¹⁵ A difusão da tecnologia potencializa seu poder de forma imensurável, na medida em que os usuários podem apropriar-se dela e a reconfigurar. Desta forma, as novas tecnologias não são simplesmente “ferramentas a serem aplicadas”, mas sim “processos a serem desenvolvidos”. Assim, usuários e criadores podem confundir-se.¹⁶ Agora, pela primeira vez na história, a mente humana é utilizada como força direta na produção, e não mais como apenas um elemento decisivo do sistema produtivo.¹⁷

As tecnologias digitais fundamentadas em *software* e redes não são novidades, entretanto estão se tornando muito mais sofisticadas e integradas causando transformações na sociedade e na economia global.¹⁸ Desse modo, causam uma disrupção à terceira revolução industrial, aprofundando, assim, o processo de globalização.

Não há consenso na literatura quanto à definição conceitual e delimitação de marcos temporais acerca do fenômeno da globalização. Certamente as inter-

¹² BECK, Ulrich. **A metamorfose do mundo**: novos conceitos para uma nova realidade. Tradução Maria Luiza X. de A. Borges. 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2018. p. 15.

¹³ Ibid. p. 15.

¹⁴ Ibid. p. 15-16.

¹⁵ CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 18 ed. Tradução Roneide Venancio Majer. São Paulo: Paz & Terra, 2017. v.1. p. 88.

¹⁶ Ibid. p. 89.

¹⁷ Ibid. p. 89.

¹⁸ SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016. p. 16.

relações, entre as mais diversas populações do planeta e em vários limites territoriais, existem há muitos séculos. Entretanto, devido à intensificação da interconectividade global das últimas décadas – em que capital, pessoas, bens, e imagens se movem com velocidade e frequência crescentes, relativizando as barreiras da distância e limites físicos¹⁹ – é que estamos percebendo a ubiquidade dos efeitos de tal fenômeno.

A velocidade atual da inovação não tem precedentes em termos de desenvolvimento e ruptura, o que explica a importância significativa dessas mudanças. Uber, Airbnb, Alibaba e outros, nomes muito familiares hoje, destacam-se como os atuais disruptores, entretanto desconhecidos há pouco tempo. A exemplo: a Apple lançou o *iPhone* em 2007, e no final de 2015 já existiam cerca de 2 bilhões desses *smartphones*.²⁰

A explosão da cultura digital durante o século XXI permitiu a comunicação direta entre as pessoas de maneira tão eficiente que a circulação de bens, serviços e informações prescindem das condições objetivas de produção das grandes empresas. O dogma da teoria microeconômica – na qual eficiência pressupõe concentração de recursos – é superado pela comunicação em rede.²¹

Atualmente as empresas digitais oferecem “bens de informação” com custos de armazenamento, transporte e replicação, praticamente nulos. Empresas disruptoras de tecnologia precisam de pouco capital para progredirem, o que muda vertiginosamente a escala de negócios e o papel do capital no cenário da quarta revolução industrial.²²

Nesse contexto, as empresas de plataforma, organizações digitais que criam redes que emparelham compradores e vendedores dos mais variados produtos e serviços, dominam os mercados desfrutando de rendimentos em escala crescente e, ao mesmo tempo, concentrando riqueza em pequena parte da população,²³ ou seja, monopolizando o mercado no qual atuam.

¹⁹ BERMAN, Paul Schiff. From International Law to Law and Globalization. In: **SCHOLARSHIP**. Illinois, 1998. Disponível em: https://scholarship.law.gwu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1078&context=faculty_publications. Acesso em: 13 jul. 2020..

²⁰ SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016. p. 18.

²¹ ABRAMOVAY, Ricardo. **Prefácio**. In: SLEE, Tom. *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 13.

²² SCHWAB, op. cit. p. 18.

²³ SCHWAB, *Ibid.* p. 21.

Assim, importa destacar a mais importante transformação do capitalismo do século XXI: o surgimento da “empresa-plataforma”. O aumento na capacidade de processar, armazenar, coletar e analisar dados foi vertiginoso, sendo que o respectivo custo que era de onze dólares por gigabyte em 2000, caiu para dois centavos de dólar em 2016. Fato este, que fez com que a Google e o Facebook, estivessem entre as plataformas mais poderosas do mundo, e a um custo quase zero têm a capacidade de conectar imediatamente “consumidores e varejistas”.²⁴

É certo que todas essas mudanças afetam nossos sistemas econômicos, sociais e políticos, e são difíceis de serem desfeitas, ainda que o processo de globalização fosse revertido.²⁵

Ainda, além do aprofundamento da interdependência entre os países, há algo de novo trazido com a evolução do processo de globalização: “a separação entre espaço globalizado da gestão econômica do capitalismo e os espaços nacionais de gestão política e social”.²⁶ Assim, o processo de globalização exalta o papel de atores privados de atuação transnacional, em detrimento da atuação estatal, o que quer dizer: ocorrendo, portanto, a privatização do Direito, especialmente no campo econômico e dos contratos, no qual desponta a *sharing economy*.

Desse modo, antes de relacionar-se os fenômenos da privatização do direito, e da *sharing economy*, é necessário entender este último, de forma mais detida, como se verá a seguir.

²⁴ ABRAMOVAY, Ricardo. **Prefácio**. In: SLEE, Tom. *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 14.

²⁵ SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016. p. 21.

²⁶ BERMAN. Paul Schiff. *From International Law to Law and Globalization*. In: **SCHOLARSHIP**. Illinois, 1998. Disponível em: https://scholarship.law.gwu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1078&context=faculty_publications. Acesso em: 13 jul. 2020.

2.1 MAS O QUE É *SHARING ECONOMY*?

De uma coisa todos temos certeza: o mundo está mudando rápido demais! A sociedade está tomando nova forma pois as pessoas estão mudando seus hábitos, suas rotinas e suas formas de fazer as mais simples atividades do dia a dia, influenciadas pelas inovações das novas tecnologias digitais. Temos hoje, praticamente tudo que necessitamos à distância de um toque de dedo no *smartphone*: informação, comida, transporte, livros, hospedagem, músicas, vídeos, e inúmeros outros serviços, dos mais variados que se possa imaginar e que são criados a cada dia em razão das mais diversas demandas surgidas nesse ecossistema, que majoritariamente se convencionou chamar de *sharing economy*, ou economia do compartilhamento.

Não há nada de novo na ideia de “compartilhamento”, até mesmo porque o sistema de trocas ou o “escambo”, é lógica utilizada pela humanidade há milhares de anos. Entretanto, o surgimento da *sharing economy* contemporânea, tal como hoje vivenciamos, influenciada pelos avanços da tecnologia digital, remonta cerca de duas décadas²⁷.

O termo *sharing economy*, ou economia do compartilhamento, ainda é muito disputado, não havendo consenso acerca de um conceito ou de uma definição que dê conta de definir o fenômeno. O debate vai muito além do que muitos afirmavam – que se trata de uma nova revolução industrial – agora, questiona-se a lógica econômica em que o modelo é baseado,²⁸ quais suas origens, e quais são suas consequências.

Koen Frenken definiu a *sharing economy* como sendo um modelo no qual os consumidores concedem, uns aos outros, acesso temporário a ativos físicos subutilizados (com capacidade ociosa), possivelmente por dinheiro.²⁹

²⁷ SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada**: O fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. Tradução Andre Botelho. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2019. p. 79.

²⁸ CARVALHO, Vinícius Marques de; MATTIUZZO, Marcela. **Confiança, Reputação e Redes**: uma nova lógica econômica?. In: ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro C. B. de; KIRA, Beatriz (organizadores). Economias do compartilhamento e o direito. Curitiba: Juruá, 2017. p. 42.

²⁹ FRENKEN, Koen. *et al.* Smarter regulation for the sharing economy. **The Guardian**. London, 20 maio 2015. Disponível em: <https://www.theguardian.com/science/political-science/2015/may/20/smarter-regulation-for-the-sharing-economy>. Acesso em: 20 ago. 2020.

Para Trebor Scholz, a *sharing economy* indica uma força global e massiva em favor de “construtores de pontes digitais” que se inserem entre as pessoas que oferecem serviços e as pessoas que estão procurando por tais serviços, imbricando assim processos extrativos em interações sociais.³⁰

Em outras palavras, Tom Slee define a *sharing economy* como uma “onda de novos negócios”, os quais se utilizam da internet para conectar consumidores com provedores de serviços para realização de trocas no mundo físico, tais como viagens de carro, aluguéis de imóveis de curta duração, e até tarefas domésticas.³¹

Juliet Schor afirma que criar uma definição sólida de *sharing economy*, que reflita o uso comum, é praticamente impossível, pois há uma enorme diversidade de atividades, e os limites duvidosos são estabelecidos pelos próprios participantes, que se autodefinem pertencerem ou não à *sharing economy*, bem como pela imprensa.³²

Existem quatro grandes categorias de atividades abarcadas pela *sharing economy*: recirculação de bens, uso expandido de bens duráveis, troca de serviços, e compartilhamento de bens produtivos. A primeira categoria seria caracterizada pelas trocas online de produtos como vestuário, livros, brinquedos, equipamentos esportivos, utilidades domésticas, etc. A segunda categoria seria caracterizada pelo uso de bens duráveis e outros ativos, como por exemplo, máquinas de cortar grama, quartos extras, carros, etc. Novas plataformas que disponibilizam o compartilhamento de bens duráveis, são utilizadas como ferramenta na construção da comunidade – oferecendo bens e espaço a baixo custo, ou ainda, são utilizadas como meio de ganhar dinheiro, complementando a renda principal do usuário. A terceira categoria é a troca de serviços, cujas plataformas conectam pessoas, que precisam de uma prestação de serviço, com outras que prestam o serviço. E, por último, a quarta categoria, que consiste na concentração de esforços para possibilitar a produção ao invés do consumo, através do compartilhamento de espaços ou bens, como as históricas cooperativas. A disponibilização de espaços

³⁰ SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo de plataforma**: contestando a economia do compartilhamento corporativa. Tradução Rafael A.F. Zanatta. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo; Editora Elefante; Autonomia Literária, 2016. p. 28.

³¹ SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 21.

³² SCHOR, Juliet. Debating the sharing economy. In: **Great transition initiative**. Cambridge, out. 2014. Disponível em: https://www.greattransition.org/images/GTI_publications/Schor_Debating_the_Sharing_Economy.pdf. Acesso em: 20 ago. 2020. p. 2.

co-working ou escritórios comunitários possibilitando a produção por parte dos usuários, seria um exemplo nesse sentido.³³

Ainda, as plataformas na *sharing economy* se moldam de acordo com sua orientação de mercado (com ou sem fins lucrativos), bem como pela sua estrutura de mercado (*peer-to-peer vs. business-to-peer*³⁴). Tais fatores são determinantes do potencial de disrupção, e do posicionamento no mercado de uma plataforma.³⁵

Nesse contexto, todas as plataformas na *sharing economy*, efetivamente criam “mercados de compartilhamento”, contudo o que determina a geração de lucro é a forma pela qual esse compartilhamento ocorre e o quanto remunera seus proprietários e administradores. As mais bem sucedidas plataformas com fins lucrativos, que atuam com estrutura *peer-to-peer*, são o Airbnb e a Uber, valendo atualmente, cerca de US\$ 35³⁶ e US\$ 80³⁷ bilhões, respectivamente. Respaladas por investidores, estão totalmente voltadas a interesses econômicos, o que modifica toda a dinâmica dessas iniciativas ao promover uma expansão maior e mais rápida dos negócios.³⁸

É inegável que existe uma contradição acerca do nome *sharing economy*, pois que o termo: *sharing* (compartilhar) sugere uma interação social entre partes iguais, sem intuito comercial. Sugere trocas que não envolvem dinheiro, motivadas pelo desejo de dar ou ajudar. Já, o termo: *economy* (economia) sugere as trocas de mercado, que por sua vez, baseiam-se na troca de bens ou serviços por dinheiro. Ante a tal contradição, o nome *sharing economy*, ainda é alvo de muita discussão sobre qual seria o melhor termo para definir essa “nova onda de negócios”.³⁹

³³ SCHOR, Juliet. Debating the sharing economy. In: **Great transition initiative**. Cambridge, out. 2014. Disponível em: https://www.greattransition.org/images/GTI_publications/Schor_Debating_the_Sharing_Economy.pdf. Acesso em: 20 ago. 2020. p. 2-4.

³⁴ *peer-to-peer* ou P2P, significa troca entre pares, de igual para igual, de pessoa para pessoa, as partes de uma relação estão em pé de igualdade jurídica. Já *business-to-peer* ou B2P, significa troca entre empresa e pessoa física, empresa e consumidor, as partes envolvidas numa relação não estão em pé de igualdade jurídica.

³⁵ SCHOR, Juliet. op. cit. p. 4.

³⁶ KLEBNIKOV, Sergei. Here's Everything To Know About Airbnb's 2020 IPO — Which Could Be Nontraditional. **Forbes**. New York, 19 nov. 2019. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/sergeiklebnikov/2019/11/19/heres-everything-to-know-about-airbnbs-2020-ipowhich-could-be-nontraditional/#606670d2ecff>. Acesso em 17 ago. 2020.

³⁷ POZZI, Sandro. Uber estreia na Bolsa com valor de mercado de 82,4 bilhões de dólares. **El País**. Madrid, 10 maio 2019. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/05/09/economia/1557399108_045920.html. Acesso em: 11 ago. 2020.

³⁸ SCHOR, Juliet. op. cit. p. 4.

³⁹ SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 24.

Desta forma, muitos outros nomes foram sugeridos: “consumo colaborativo” (*collaborative consumption*), “economia em rede” (mesh economy), “plataformas igual-para-igual” (*peer-to-peer platforms*), “economia dos bicos” (gig economy), “economia da viração”, “economia sob demanda” (*on-demand economy*)⁴⁰, “capitalismo de multidão” (crowd-based capitalismo)⁴¹, entre outros diversos que vão sendo criados ao longo do tempo.

Os defensores da *sharing economy* a descrevem, algumas vezes, como um novo tipo de negócio e, em outras, como um movimento social (uma mistura de comércio e causa), no qual a tecnologia, agora, é capaz de resolver os problemas que assolaram a humanidade durante séculos, fazendo com que se tornassem obsoletas as “velhas instituições e as velhas regras”.⁴²

É fato que existem pelo menos duas perspectivas⁴³ acerca do fenômeno da *sharing economy*, não necessariamente num sentido maniqueísta, entretanto com diferentes objetivos. A primeira, trata-se de uma visão comunitária e cooperativa das trocas pessoais de pequena escala, *peer-to-peer* (de igual para igual). A segunda, trata da “ambição planetária de companhias que têm bilhões de dólares para gastar desafiando leis democráticas e comprando competidores ao redor do mundo na busca por ganhar escala, e (como no caso da Uber) pesquisando novas tecnologias com intuito de tornar obsoleta a força dessas leis.”⁴⁴

Entretanto, as discussões sobre a *sharing economy* carecem de definições mais claras, pois essa lacuna atrasa o debate público que se baseia em chavões e slogans, expressos por opiniões favoráveis e desfavoráveis ainda muito superficiais. Dessa forma, para tentar entender melhor as dimensões do fenômeno, é necessário conhecer primeiramente os seus alicerces.

Na base existem três forças fundamentais que diferenciam as tecnologias digitais das demais tecnologias revolucionárias do passado. Tais forças definiram a

⁴⁰ SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 24.

⁴¹ Arun Sundararajan, utiliza os termos, economia compartilhada (*sharing economy*) e capitalismo de multidão (*crowd-based capitalism*), “de forma intercambiável”, para definir tal fenômeno como um “sistema econômico”. Ele explica que, muito embora pense que o termo “capitalismo de multidão” seja mais adequado ao tema, ele continua a empregar também o termo economia compartilhada por abranger um número maior de pessoas familiarizadas com o termo.

⁴² SLEE, Tom. op.cit. p. 22.

⁴³ Ibid. p. 25.

⁴⁴ Ibid. p. 25.

evolução da tecnologia, explicaram diversas de suas consequências, e podem servir de base para expectativas sobre o futuro das tecnologias digitais.⁴⁵

A primeira “força fundamental” é a transformação das coisas em informação, é a representação digital dessa informação. Por exemplo: o dinheiro mantido em uma conta bancária, nada mais é do que a informação do valor que se tem disponível. Voz, músicas e vídeos também são transformados em informação digital.⁴⁶

A segunda força é o “crescimento sustentado e exponencial do poder do hardware, da banda larga, do armazenamento e a respectiva miniaturização dos dispositivos digitais.”⁴⁷

E, a terceira, que seja talvez a mais sutil, mas potencializa as duas primeiras, é “o aumento sustentado e modular na programabilidade”, que permite agregar complexidade transformada em código e integrada ao software das plataformas. Ou seja, a capacidade de programabilidade de uma máquina hoje, é o que permite que ela seja modificada apenas com o envio de informação, códigos, o que jamais seria possível nas máquinas anteriores sem tecnologia digital, quais só poderiam ser modificadas, a partir de mudanças físicas efetivamente.⁴⁸

Ainda, compondo a estrutura de fundação, ganham relevo, quatro consequências dessas três forças acima descritas, que foram fundamentais ao surgimento e à evolução da *sharing economy*. Quais sejam: 1) a consumerização do digital; 2) a digitalização do físico; 3) o surgimento do *peer-to-peer* descentralizado; e 4) a digitalização da confiança.⁴⁹

1. “Consumerização do digital”: Durante as décadas de 1960-1990, surgiram as “gigantes da tecnologia da informação”, como IBM, Hewlett-Packard, Apple e Microsoft. À exceção da Apple, os principais consumidores dessas empresas eram empresas privadas e órgãos públicos, havendo eventualmente adaptação desses equipamentos para uso doméstico a partir de demandas de clientes corporativos. Entretanto, esse ciclo foi revertido na virada do século XXI, momento em que as tecnologias digitais já haviam progredido suficientemente, de maneira a permitir a

⁴⁵ SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada**: O fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. Tradução Andre Botelho. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2019. p. 80.

⁴⁶ Ibid. p. 80.

⁴⁷ Ibid. p. 80.

⁴⁸ Ibid. p. 80.

⁴⁹ Ibid. p. 82.

criação de dispositivos pessoais, com custos competitivos, acessíveis e massificados. A transformação da música para digital e sua transposição para arquivos de MP3, ocorreu ao final da década de 1990. Tal fato associado à utilização da internet pelas pessoas tornou comercialmente viável o mercado de dispositivos digitais pessoais de música, no qual a Apple desponta com o iPod.⁵⁰ Na década seguinte, surgem então os mais inovadores produtos digitais, tais como smartphones; tablets; plataformas de mídias sociais como Youtube, Facebook; aplicativos como o Google Maps, desenvolvidos especificamente para consumidores individuais e posteriormente adaptados para clientes corporativos ou governamentais, ao contrário do ocorrido no início, por isso o termo “consumerização” das tecnologias digitais.⁵¹

2. “Digitalização do físico”: impulsionados pelas três forças acima descritas, dois acontecimentos atuais materializam a “digitalização do físico”, quais sejam, a Internet das Coisas e o surgimento da manufatura aditiva. Com a Internet das coisas, cada vez mais, objetos físicos terão capacidade de conversar entre si utilizando redes. Por exemplo, pode-se ter uma caixinha de leite na geladeira que está com seu vencimento próximo. Esta caixinha, através de um “transdutor”, vai se comunicar com a geladeira, que por sua vez se comunica com a rede e registra esta informação em uma lista de compras de um serviço *online* de entregas. Assim, como a inteligência pode ser embutida cada vez mais econômica e facilmente nos objetos físicos, a habilidade de monitorar sua utilização também aumentará. Se o objeto físico souber onde está, o quanto está sendo usado, conseguirá transporte de forma automatizada e digitalizada até seu locador, sem qualquer intervenção humana. Conseqüentemente se expandem as possibilidades de que ele seja locado e os serviços sob demanda se tornam mais comuns, mais eficientes e mais viáveis. E, por sua vez, se expande o “capitalismo de multidão” (termo alternativo utilizado por Sundararajan para também denominar a *sharing economy*).⁵²

A Impressão 3D e a manufatura aditiva, também estão revolucionando formas tradicionais de produção através do avanço da tecnologia. A manufatura da era industrial é subtrativa, ou seja, subtrai da matéria-prima (madeira, metal, resina, etc.)

⁵⁰ SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada**: O fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. Tradução Andre Botelho. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2019. p. 83.

⁵¹ Ibid. p. 83.

⁵² Ibid. p. 84-85.

através de ferramentas, moldes ou máquinas, o futuro produto. Já, a manufatura aditiva ocorre de forma inversa, ela parte de um projeto e se utiliza de uma impressora para construir o produto. Por exemplo, a compra de uma capa de celular, antes se restringia aos modelos expostos no comércio. No entanto, agora é possível comprar um projeto personalizado e o próprio consumidor imprimir sua capa em uma impressora 3D. E caso ele não tenha a impressora, pode utilizar o serviço de quem a tenha. Assim, aumentam as interações comerciais *peer-to-peer*. A troca envolve apenas dados, prescindindo de distribuidores atacadistas e varejistas tradicionais, e a lógica da manufatura em pequena escala, realizada por microempreendedores, cresce na medida em que eles podem vender seus produtos manufaturados aditivamente no mercado.⁵³

3. “*Peer-to-peer* descentralizado”: São as atividades econômicas realizadas sem a necessidade de intermediários centralizadores. A exemplo dessa descentralização das atividades *peer-to-peer*, destaca-se o *bitcoin* (moeda digital), cujas transações financeiras podem ser verificadas por uma rede descentralizada de verificadores, uma vez que o próprio “livro contábil”, o *blockchain*, distribuído, descentralizado. Ou seja, os próprios “*peers*” fazem as verificações das operações. Analogicamente é como quando se entrega um cheque a uma pessoa, ela precisa ir ao banco para compensar o cheque para obter o dinheiro em si. No caso do *bitcoin*, a rede de usuários (que possui cópias individuais do *blockchain*) funcionará como um banco coletivo, e, portanto, descentralizado.⁵⁴

4. “Digitalização da confiança”: Além dos outros facilitadores digitais apresentados acima, a explosão da *sharing economy* se deu em razão do crescimento no nível de capacidade de confiança em desconhecidos.⁵⁵ A confiança no mundo físico entre pessoas, se dá após várias interações físicas, que permitem a apreensão de informações sensoriais. No entanto, no mundo digital, a confiança surge de, pelo menos cinco indicadores: 1) interações anteriores de cada um, a confiança cresce a cada interação bem sucedida; 2) aprendizado por meio da experiência alheia, confiamos ou não, a partir dos feedbacks de outras pessoas a respeito de determinado serviço ou produto; 3) certificação de uma marca, de acordo

⁵³ SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada**: O fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. Tradução Andre Botelho. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2019.p. 85-86.

⁵⁴ Ibid. p.86-120.

⁵⁵ Ibid. p. 88.

com nosso conhecimento acerca de determinada marca, podemos ter confiança em maior ou menor grau; 4) confiança em capital social digital, confiança na reputação, na credibilidade e na confiabilidade das interações, que são o próprio capital social digital; 5) validação de instituições externas, digitais ou não, governamentais ou não, que são espécies de certificadores digitais capazes de garantir a autenticidade de determinado documento no meio digital.⁵⁶

Além dos fatores digitais citados até aqui, importa destacar os motivadores socioeconômicos que fizeram com que a *sharing economy* ganhasse tamanho relevo, somente agora, mais recentemente e em áreas urbanas.⁵⁷

Após a Revolução Industrial, as pessoas começaram a se mudar para as cidades, mudando as suas formas de vida. Atualmente, a maioria da população mundial vive em áreas urbanas, na América do Norte, 82%; na América Latina e Caribe, 80%; na Europa, 73%. E, assim, é nesse contexto, em especial nas maiores cidades do mundo, que a *sharing economy* faz mais sentido, pois que cidades são economia compartilhada em si.⁵⁸

As pessoas nas cidades compartilham parques, meios de transporte (ônibus, metrô), áreas comuns de condomínios. Com isso, já estão mais aptas aos compartilhamentos mediados por tecnologias digitais. Ademais, as trocas *peer-to-peer* são facilitadas pela maior densidade demográfica das cidades, pois quanto maior a proximidade das pessoas, maior o nível de interações. Ou seja, se você precisa de uma barraca para acampar, possivelmente não queira viajar muitos quilômetros para buscá-la no “*peer*” fornecedor.⁵⁹

Da mesma forma, em razão da progressiva diminuição dos espaços urbanos, cada vez mais se torna alternativa útil o compartilhamento de bens. Um indivíduo que mora em uma quitinete numa cidade grande, não terá espaço para guardar equipamentos de *camping*, por exemplo, e quando for acampar, ele preferirá pegar emprestado ou alugar ao invés de comprar. Por sua vez, o indivíduo que mora em zonas rurais, não possui acesso fácil àquelas coisas que necessita em seu dia a dia, pelo que, e em contrapartida, tem espaço suficiente para armazenar tudo o que

⁵⁶ SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada**: O fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. Tradução Andre Botelho. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2019. p. 89-90.

⁵⁷ Ibid. p. 94.

⁵⁸ Ibid. p. 94-95.

⁵⁹ Ibid. p. 95.

precisa para evitar o deslocamento em grandes distâncias. E, é essa dinâmica que explica o favorecimento da economia do compartilhamento em zonas urbanas.⁶⁰

Então, a partir desses alicerces digitais e socioeconômicos foram sendo construídas as paredes da *sharing economy*, enquanto o revestimento ficava a cargo de cada um, de acordo com seu ponto de vista, e poderia ter cores de tons românticos, ou então tons mais frios, ceticistas e racionais.

Assim, no contexto pós-crise de 2008-2009, por sua vez desencadeada nos EUA, inicialmente, ocorre a reconfiguração conceitual do termo *sharing economy* como uma das imensuráveis consequências daquele momento. Nesse espaço de tempo, de instabilidade do sistema financeiro, de recessão econômica e crescente desemprego, surgiu nos EUA um debate mais profundo sobre “consumo colaborativo” como alternativa ao aumento da renda e o consumo de bens ociosos e preexistentes.⁶¹

Aqui, retratando bem este movimento, ganham destaque os escritos da “líder global da Economia do Compartilhamento”⁶², a autora britânica Rachel Botsman, coautora do livro *What’s mine is yours: the raise of collaborative consumption*, (cuja tradução ganhou o título: O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar nosso mundo) que utiliza cores de tons românticos no revestimento da construção, descrevendo a *sharing economy* por um viés bastante otimista, cunhando o termo “*collaborative consumption*” (consumo colaborativo).

Os autores, Rachel Botsman e Roo Rogers, denominam este novo “movimento social” (de transformação de cooperativas, bens coletivos em novas formas de colaboração, novas formas de “compartilhar”) como “uma onda socioeconômica emergente”: o “consumo colaborativo”.⁶³ Ainda, destacam as vantagens do consumo colaborativo: maiores benefícios com o simples acesso a produtos e serviços em detrimento da propriedade; economia de dinheiro, espaço e tempo; as pessoas podem fazer novos amigos e se tornarem cidadãos mais ativos;

⁶⁰ SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada**: O fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. Tradução Andre Botelho. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2019. p. 94-95.

⁶¹ ZANATTA, Rafael A.F. **Economias do compartilhamento**: superando um problema conceitual. Economias do compartilhamento e o direito. Org. Rafael A.F. Zanatta, Pedro C. B. de Paula, Beatriz Kira. Curitiba: Juruá, 2017. p. 88.

⁶² SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 37.

⁶³ BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O que é meu é seu**: como o consumo colaborativo vai mudar nosso mundo. Tradução Rodrigo Sardenberg. Dados eletrônicos. Porto Alegre: Bookman, 2011. p. 14.

diminuição do hiperconsumo; benefícios ambientais ao fomentar o uso mais eficiente; redução do desperdício; desenvolvimento de produtos melhores e absorção do excedente criado pelo excesso de produção e consumo.⁶⁴

Dessa forma, com tons mais românticos, a *sharing economy* prioriza ideais de igualdade, comunidade e sustentabilidade. Promete ser uma alternativa sustentável ao comércio com o melhor aproveitamento de ativos ociosos. A consequente diminuição do consumo, traz mais benefícios ambientais. As pessoas podem conduzir suas vidas, tornando-se “microempresários”, autônomos, com trabalhos flexíveis. “Por que não usar a Uber ao invés de comprar um carro?” Por que não priorizar o acesso ao invés da propriedade? Podemos deixar de ser materialistas dando mais sentido a nossas vidas através das experiências do que pelas posses.⁶⁵

Entretanto, a fachada pode ter cores de tons mais frios, racionais. Em 2007, no Vale do Silício – nascedouro de plataformas e berço das novas tecnologias – surge o Airbnb, hoje uma das maiores plataformas da *sharing economy*, valendo bilhões de dólares. Logo em seguida, com a mesma origem, surge a Uber, hoje, talvez seja a maior plataforma existente, avaliada em montante bem superior ao do Airbnb, é considerada o ícone da economia do compartilhamento.

Ambas plataformas levantam a bandeira de igualdade, comunidade e sustentabilidade, entretanto, tais ideais estão sendo subvertidos “para construir gigantescas fortunas privadas, erodir comunidades reais, encorajar mais formas de consumismo e criar um futuro mais precário e desigual do que nunca.”⁶⁶ O que resta é um capitalismo agressivo, novas formas de consumismo, trabalho precarizado, desregulação, evasão fiscal e desigualdade social.

Ainda, a promessa de abertura (“código aberto, conteúdo aberto, dados abertos”) era de empoderamento dos indivíduos com intuito de desafiar os governos e grandes corporações. Programadores voluntários contra a Microsoft, músicos independentes contra grandes gravadoras, etc. Entretanto, ao contrário, tal promessa fora quebrada. Ao invés de a *sharing economy* produzir um espaço mais

⁶⁴ BOTSCHAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O que é meu é seu**: como o consumo colaborativo vai mudar nosso mundo. Tradução Rodrigo Sardenberg. Dados eletrônicos. Porto Alegre: Bookman, 2011. p. 14.

⁶⁵ SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 23.

⁶⁶ Ibid. p. 32.

aberto e equitativo, a abertura só fez substituir um grupo de corporações poderosas por outros grupos ainda mais poderosos.⁶⁷

Sem dúvida, a abertura cria novos mercados e novos negócios a fim de substituir aqueles que foram “quebrados”. E mais, os novos mercados tendem a ser menos competitivos e os novos negócios mais poderosos.⁶⁸ Diferente dos mercados tradicionais, caracterizados por “rendimentos decrescentes”, os ambientes digitais, com custos zero de produção e custos fixos constantes, resultam em “retornos crescentes”.⁶⁹ E os mais novos negócios surgidos a partir do advento da *sharing economy* são representados pelo que hoje se conhece por empresas-plataforma.

⁶⁷ SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 195.

⁶⁸ Ibid. p. 199.

⁶⁹ Ibid. p. 199.

2.1.1 O modelo de Plataforma

Anteriormente foram apresentados os alicerces da *sharing economy*. A partir de agora, serão apresentadas as paredes: as empresas-plataforma. Tal modelo de negócio pode ser assim resumido: “um lugar no qual produtores e consumidores podem entrar em contato, promovendo interações que criam valor para ambas as partes.”⁷⁰

Ou seja, plataforma é um tipo de empresa que oferece ambiente específico que viabiliza e regula as interações, e tem como objetivo principal a consumação dos contatos entre os usuários, facilitando as trocas de bens ou serviços, permitindo assim a criação de valor para todos os participantes.⁷¹

Não há nada de novo na essência das relações proporcionadas pelas plataformas. Tal prática é realizada há milhares de anos. A plataforma mais antiga e tradicional, ainda vigente, é a feira livre, na qual produtores entram em contato com consumidores para trocar suas mercadorias por dinheiro.⁷² Entretanto, as novas plataformas têm como aliada a tecnologia digital, que por sua vez potencializa a velocidade, o alcance, a conveniência e a eficiência dos negócios.

Um dos exemplos clássicos e mais conhecidos, talvez ainda, o mais revolucionário, seja o Airbnb. Brian Chesky e Joe Gebbia, dois designers em início de carreira, recém-chegados em São Francisco, e sem condições de pagar o aluguel do *loft* que dividiam, decidiram oferecer seu próprio teto como alternativa para levantar dinheiro mais rápido. Oportunamente, aproveitaram a demanda em razão de um congresso para designers na cidade, e ofertaram “hospedagem com *networking*”.⁷³

Obtiveram sucesso e arrecadaram US\$ 1.000, suficientes para pagamento do aluguel. Tal experiência estava prestes a revolucionar um dos maiores setores de atividade do mundo. Assim, com a ajuda de mais um amigo, Nathan Blecharczyk, criaram um site que permitia a qualquer pessoa, de qualquer lugar do mundo, disponibilizar um quarto vago, ou até mesmo “o sofá da sala de estar, para turistas

⁷⁰ PARKER, Geoffrey G.; VAN ALSTYNE, Marshall W.; CHOUDARY, Sangeet Paul. **Plataforma a revolução da estratégia**: o que é plataforma de negócios, como surgiu e como transforma a economia em alta velocidade. Tradução Bruno Alexander e Lizandra M. Almeida. São Paulo: HSM do Brasil, 2016. p. 71.

⁷¹ Ibid. p. 71.

⁷² Ibid. p. 13-14.

⁷³ Ibid. p. 9.

em busca de pernoite.” E, em contrapartida, a empresa Air Bed & Breakfast – Airbnb – recebia um percentual do valor do aluguel.⁷⁴

Hoje, é uma das maiores empresas de plataforma do mundo, valendo em torno de US\$ 35 bilhões, “o quarto unicórnio dos EUA” (designação para as empresas privadas americanas que valem mais de US\$ 1 bilhão)⁷⁵, que assim se descreve em seu próprio site:

O Airbnb é uma das maiores plataformas do mundo para estadias e atividades únicas e autênticas, oferecendo mais de 7 milhões de anúncios de acomodações e 40 mil experiências desenvolvidas por anfitriões locais. O Airbnb é um motor de empoderamento econômico que ajuda milhões de empreendedores de hospitalidade a monetizar seus espaços e suas paixões, mantendo os benefícios financeiros do turismo em suas próprias comunidades. Com mais de 500 milhões de chegadas de hóspedes globalmente desde a sua fundação, há 11 anos, e acessível em 62 idiomas em 220 países e regiões, o Airbnb promove a conexão entre as pessoas e a confiança no mundo todo.⁷⁶

Enfim, em pouco mais de uma década a plataforma fidelizou um segmento de clientes do setor tradicional da hotelaria mundial, “mesmo sem possuir um único quarto de hotel.”⁷⁷

Da mesma forma, a Uber, lançada em 2009 na cidade de São Francisco, em menos de cinco anos após a fundação foi avaliada em mais de US\$ 50 bilhões⁷⁸, substituindo os serviços tradicionais de táxi em várias cidades do mundo sem possuir um único veículo.

E, também, outros exemplos como o Alibaba, apelidado como “o maior bazar do mundo”, sediado na China, que oferece cerca de 1 bilhão de produtos sem possuir um único item em estoque. Sem falar no Facebook, que possui cerca de 2,3

⁷⁴ PARKER, Geoffrey G.; VAN ALSTYNE, Marshall W.; CHOUDARY, Sangeet Paul. **Plataforma a revolução da estratégia**: o que é plataforma de negócios, como surgiu e como transforma a economia em alta velocidade. Tradução Bruno Alexander e Lizandra M. Almeida. São Paulo: HSM do Brasil, 2016. p. 10.

⁷⁵ KLEBNIKOV, Sergei. Here's Everything To Know About Airbnb's 2020 IPO — Which Could Be Nontraditional. **Forbes**. New York, 19 nov. 2019. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/sergeiklebnikov/2019/11/19/heres-everything-to-know-about-airbnbs-2020-ipowhich-could-be-nontraditional/#606670d2ecff>. Acesso em 17 ago. 2020.

⁷⁶ AIRBNB. *In*: **Airbnb newsroom**. [S.l.]: 2020. Disponível em: <https://news.airbnb.com/br/about-us/>. Acesso em: 26 ago. 2020.

⁷⁷ PARKER, Geoffrey G.; VAN ALSTYNE, Marshall W.; CHOUDARY, Sangeet Paul. op. cit. p. 10.

⁷⁸ *Ibid.* p. 10.

bilhões de usuários⁷⁹ que leem notícias, veem fotos, ouvem músicas, assistem vídeos, “é possivelmente a maior empresa de mídia social do mundo”, “sem criar um único conteúdo original.”⁸⁰

A *sharing economy* tem como alvo, a utilização, o aproveitamento de itens ociosos na maior parte do tempo, como barcos, automóveis, bicicletas, livros, e até máquinas de cortar grama, por exemplo. Antes do surgimento das plataformas, só conceberíamos emprestar tais itens a pessoas de nosso convívio, considerando a confiança nelas depositadas. Entretanto, hoje, as plataformas oferecem confiabilidade e segurança aos seus usuários, através de mecanismos como “contratos-padrão de segurança e sistemas de reputação”, além de sistemas de *feedback*, mantendo o “bom comportamento” por parte dos usuários.⁸¹

Mas, a que se deve a ascensão vertiginosa dessas plataformas num, tão exíguo, espaço temporal? Existe algum fenômeno capaz de potencializar o poder das plataformas?

⁷⁹ PARKER, Geoffrey G.; VAN ALSTYNE, Marshall W.; CHOUDARY, Sangeet Paul. **Plataforma a revolução da estratégia**: o que é plataforma de negócios, como surgiu e como transforma a economia em alta velocidade. Tradução Bruno Alexander e Lizandra M. Almeida. São Paulo: HSM do Brasil, 2016. p. 10.

⁸⁰ Ibid. p. 11.

⁸¹ Ibid. p. 19.

2.1.1.1 Efeitos de rede

Fenômeno capaz de potencializar o poder das plataformas, os efeitos de rede se referem ao “impacto exercido pela comunidade de usuários de uma plataforma sobre o valor criado para cada um deles, individualmente”. Ainda, os efeitos de rede podem ser positivos: capacidade de uma plataforma bem gerenciada de produzir valor significativo aos seus usuários; ou negativos: possibilidade de o “crescimento quantitativo da comunidade de uma plataforma mal gerenciada resultar em redução do valor ofertado” a seus usuários.⁸²

Os efeitos de rede não são exclusividade da internet. Contudo, a internet pode propiciar um ambiente fértil no qual esses efeitos podem se tornar extremamente poderosos, tendo em vista que não estão adstritos aos limites das fronteiras nacionais, como estão, por exemplo, as redes telefônicas.⁸³

Ainda, tais efeitos representam um fenômeno econômico, projetado pelas inovações tecnológicas. No século XX, na era industrial, surgiram grandes monopólios fundados em “economias de escala do lado do fornecimento”, quais eram movidas pela eficiência produtiva, que por sua vez, reduz o custo de cada produto ou serviço na medida em que aumenta o volume produzido. Desta forma, as grandes empresas de determinado setor da economia dificilmente seriam superadas pela concorrência, face a sua grande capacidade produtiva.⁸⁴

Na era industrial, destacam-se alguns gigantes corporativos: a Barrow Hematite Steel Company, que tornou-se a maior usina siderúrgica do mundo ao final do século XX, tendo em vista a redução de seus custos de produção de aço de 40 para 7 libras por tonelada; a BASF, maior empresa química do mundo; a General Electric; e a Ford Motor Company, que destacou-se pelo emprego da produção em massa.⁸⁵

Nesse passo, quanto maior a empresa, mais baixos eram seus custos de produção, marketing e distribuição, o que fez com que tais empresas crescessem e se tornassem lucrativas de forma continuada, pelo menos até o processo ser

⁸² PARKER, Geoffrey G.; VAN ALSTYNE, Marshall W.; CHOUDARY, Sangeet Paul. **Plataforma a revolução da estratégia**: o que é plataforma de negócios, como surgiu e como transforma a economia em alta velocidade. Tradução Bruno Alexander e Lizandra M. Almeida. São Paulo: HSM do Brasil, 2016. p. 26-27.

⁸³ SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 200.

⁸⁴ PARKER, Geoffrey G.; VAN ALSTYNE, Marshall W.; CHOUDARY, Sangeet Paul. op. cit. p. 28.

⁸⁵ Ibid. p. 28.

interrompido, ou pela intervenção do governo, ou pela revolução tecnológica que fez com que as “velhas” economias se tornassem ultrapassadas.⁸⁶

No atual contexto da era digital do século XXI, também, grandes monopólios estão surgindo, no entanto criados por “economias de escalas do lado da demanda” (termo difundido por dois experts, responsáveis pela divulgação do conceito de efeitos de rede, Hal Varian, o economista-chefe do Google, e o professor de administração Carl Shapiro).⁸⁷

Diferentemente da lógica das economias de atividades produtivas do século passado, as atuais economias são impulsionadas pelos avanços tecnológicos e agora, afetam o “lado da demanda”. O desenvolvimento de aplicativos e outras inovações capazes de criar mais valor ao usuário; disseminação de redes sociais; aumento da “demanda agregada”, são vetores de fomento às economias de escala do lado da demanda.⁸⁸

Por sua vez, as economias de escala do lado da demanda são a fonte geradora dos efeitos de rede positivos, e conseqüentemente, são as “molas propulsoras” fundamentais para o aumento do valor econômico no mundo atual, mesmo que as economias de escala do lado do fornecimento ainda se mantenham importantes.⁸⁹

A Lei de Metcalfe é uma ferramenta útil para ilustrar como os efeitos de rede criam valor tanto para seus usuários quanto para seus “proprietários ou gestores”. Robert Metcalfe afirmou que o valor de uma rede de telefonia “cresce não linearmente” de acordo com o aumento do número de assinantes, possibilitando mais conexões entre estes. Ou seja, um único telefone no mundo tem valor zero, não é possível conexão com ninguém, e o valor aumenta à medida em que as pessoas compram mais telefones. Com dois telefones pode-se fazer uma conexão; com quatro telefones, seis conexões; com doze, 66; e com cem, 4.950 conexões. Esse é o chamado crescimento convexo ou não linear, que é o mesmo padrão de expansão da Microsoft, Apple, Facebook e Uber.⁹⁰

⁸⁶ PARKER, Geoffrey G.; VAN ALSTYNE, Marshall W.; CHOUDARY, Sangeet Paul. **Plataforma a revolução da estratégia**: o que é plataforma de negócios, como surgiu e como transforma a economia em alta velocidade. Tradução Bruno Alexander e Lizandra M. Almeida. São Paulo: HSM do Brasil, 2016. p. 28.

⁸⁷ Ibid. p. 28-29.

⁸⁸ Ibid. p. 29.

⁸⁹ Ibid. p. 29.

⁹⁰ Ibid. p. 29.

Em 2014, foi travado acalorado debate entre um renomado capitalista do Vale do Silício, Bill Gurley, sócio da Benchmark Capital, e um famoso professor de finanças da New York University, Aswath Damodaran. O catedrático da NYU, autor de diversos livros de finanças e avaliação de empresas inaugurou a discussão publicando um artigo estimando o valor da plataforma Uber em 5,9 bilhões de dólares. Para tanto, utilizou clássicos instrumentos de finanças, cujas informações, contidas em uma planilha online foi publicada a fim de que qualquer um pudesse examinar e testar as premissas por ele utilizadas.⁹¹

Assim, com base em informações de que a Uber valeria em torno de 17 bilhões de dólares, o professor disse que tal monta era um valor “estonteante” para uma empresa jovem, e que tal afirmação poderia ser uma demonstração “arrogante” do Vale do Silício.⁹²

Entretanto, Bill Gurley, capitalista de risco, um dos primeiros a reconhecer outros gigantes tecnológicos, afirmou que a avaliação de 17 bilhões de dólares, possivelmente estaria subestimada, e que o valor atribuído pelo professor estaria defasado. Gurley ilustra seu artigo com um gráfico elaborado por outro investidor, David Sacks, num rascunho de guardanapo, demonstrando a dinâmica dos efeitos de rede: mais demanda; mais motoristas; mais saturação/cobertura geográfica; menos tempo ocioso do motorista; corridas mais rápidas; preços mais baixos.⁹³

Tal dinâmica demonstra como aumenta o valor da Uber para cada um de seus participantes, na medida em que aumenta a quantidade de pessoas que o utilizam, que por sua vez atrai mais usuários e novamente amplia o valor do serviço.⁹⁴

Assim, tais efeitos de rede são o fenômeno responsável pela potencialização da capacidade de crescimento em escala da Uber em tão curto espaço de tempo, o que justifica a profundidade e velocidade de seus impactos na sociedade, a exemplo destes, desponta a privatização do direito, cuja relação com o fenômeno da *sharing economy* será explorada adiante.

⁹¹ PARKER, Geoffrey G.; VAN ALSTYNE, Marshall W.; CHOUDARY, Sangeet Paul. **Plataforma a revolução da estratégia**: o que é plataforma de negócios, como surgiu e como transforma a economia em alta velocidade. Tradução Bruno Alexander e Lizandra M. Almeida. São Paulo: HSM do Brasil, 2016. p. 25.

⁹² Ibid. p. 25.

⁹³ Ibid. p. 26-27.

⁹⁴ Ibid. p. 26.

2.2 SHARING ECONOMY E A PRIVATIZAÇÃO DO DIREITO

Nesse cenário de tecnologias disruptivas então surge a *sharing economy* (economia do compartilhamento). Apesar do que o nome sugere – “compartilhamento” – esta nova forma de economia vem privilegiando a privatização do Direito e o capitalismo monopolista.

A *sharing economy* está propagando um “livre mercado inóspito e desregulado” nas mais diversas áreas da vida em sociedade anteriormente protegidas.⁹⁵

Isso ocorre, pois o mundo contemporâneo é dominado pelos mercados transnacionalmente interligados, que seguem uma racionalidade econômica que por sua vez buscam, como fim último, o aumento da eficiência do sistema apesar das desigualdades sociais ou desequilíbrios econômicos potenciais.⁹⁶

O problema da privatização do direito tem grande relevância no desenvolvimento global e transnacional da sociedade hodierna, na qual o sentido de fronteiras dos estados, de lado oposto, tem cada vez menos sentido neste contexto. Portanto, aliado ao sistema capitalista de produção, o fenômeno da globalização e o desenvolvimento de novas tecnologias emergem como responsáveis pelas diversas mudanças da sociedade como um todo.

As grandes empresas-plataformas, dominantes do setor, tornaram-se forças “grandes e esmagadoras” e para aumentarem seus lucros e manterem suas marcas, desempenham um papel cada vez mais invasivo nas trocas que intermedeiam.⁹⁷

O poder governamental, agora passa dos atores estatais para os não estatais e instituições em redes. As interações sociais promovidas por grupos sociais através das novas tecnologias permitem que qualquer um exerça algum tipo de influência antes jamais concebível.⁹⁸

Franz Neumann, já havia identificado, nas décadas de 30 ou 40, entre outros problemas, a privatização do direito, decorrente da autorregulação. Para Neumann,

⁹⁵ SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 23.

⁹⁶ LEWANDOWSKI, Enrique Ricardo. Globalização, regionalização e soberania. In: **Moodle USP: e-disciplinas**. São Paulo, 2004. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3819354/mod_resource/content/1/ER_Lewandowski_Glob_alizacao_Regionalizacao_Soberania.pdf. Acesso em 23 ago. 2020. p. 254.

⁹⁷ SLEE, Tom. op. cit. p. 23.

⁹⁸ SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016. p.72.

grande parte dos problemas sociais e políticos de sua época se deram a partir de mudanças econômicas – do capitalismo clássico para o capitalismo monopolista, naquele momento, subvertido pelo império nazista.⁹⁹

Da mesma forma, hoje, as concepções neoliberais contemporâneas da globalização, perseguem reformas econômicas do mercado e, ao mesmo tempo, uma reforma jurídica liberal. Assim, o problema da privatização do direito – que é decorrente da autorregulação por atores privados – ameaça a racionalidade do direito, colocando em xeque o poder do Estado de gerir todas as demandas da sociedade, vez que estas, ultrapassam os limites territoriais caracterizando-se pelo viés transnacional.

A era digital tem prejudicado as barreiras antes utilizadas na defesa da autoridade pública, fazendo com que os governos se tornem menos eficientes, tendo em vista que o público está bem mais informado e exigente em suas expectativas.¹⁰⁰ No “velho mundo” as decisões eram tomadas a partir de estudos das questões específicas, havia tempo suficiente para formular a resposta adequada à demanda. O processo seguia um rumo determinado, mecanicista, o que hoje não é mais possível pelas mais diversas razões.¹⁰¹

O mundo está em um processo de metamorfose, o que suscita muito mais do que uma evolução de fechado para aberto, diferentemente impõe uma reconfiguração da visão de mundo nacional. Ou seja, a *Weltbild* nacional-internacional institucionalizada já enfraqueceu. A ideia de que para cada *cosmos* há um *nomos* correspondente – combinando certezas empíricas e normativas em relação àquilo em que o mundo atual, seu passado e seu presente, consiste – já não se sustenta mais.¹⁰²

Pode-se dizer que estamos na “Virada Copernicana 2.0”. Galileu descobriu que o Sol não circula em torno da Terra, e sim que a Terra é que gira em torno do Sol. O cenário mundial de hoje se coloca numa situação similar: a nação não é mais o centro do mundo, o mundo não gira em torno das nações, mas ao contrário, as nações hoje circulam em torno de “novas estrelas”, quais sejam, “mundo” e

⁹⁹ SCHEUERMAN. William E. Franz Neumann: Legal Theorist of Globalization? In: **Wiley Online Library**. Constellations. v. 8, 4. ed. p. 503-520. 28 jan. 2008. Disponível em: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1467-8675.00255/full>. Acesso em: 10 ago. 2020.

¹⁰⁰ SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016. p.73.

¹⁰¹ Ibid. p.74.

¹⁰² BECK, Ulrich. **A metamorfose do mundo**: novos conceitos para uma nova realidade. Tradução Maria Luiza X. de A. Borges. 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2018. p. 18.

“humanidade”. A internet é um exemplo disso: ela cria o mundo como a unidade de comunicação, e depois cria humanidade “oferecendo o potencial de interconectar literalmente todo mundo”. Então é nesse espaço que as fronteiras nacionais são renegociadas, “desaparecem e depois são reconstruídas – isto é, ‘são metamorfoseadas’.”¹⁰³

Conseqüentemente, o “nacionalismo metodológico” se identifica com o Sol girando em torno da Terra, ou ainda, o mundo girando em torno da nação. Já o “cosmopolitismo metodológico”, pelo contrário, é a Terra girando em torno do Sol, ou ainda, as nações girando em torno do “mundo em risco”.¹⁰⁴

Isso não significa que os Estados-nação estejam desaparecendo, mas estão sendo metamorfoseados. As nações precisam encontrar seu lugar no “mundo digital em risco, em que fronteiras se tornaram líquidas e flexíveis; precisam se (re)inventar, girando em torno das novas estrelas fixas de ‘mundo’ e ‘humanidade’.”¹⁰⁵

Agora, os espaços de ação são cosmopolizados, o que quer dizer que o enquadramento da ação “não é mais apenas nacional e integrado, mas global e desintegrado, carregando as diferenças entre regulações nacionais no direito, na política, na cidadania, nos serviços etc.”¹⁰⁶

Desta forma, aqueles que detém o poder de dizer o direito, de legislar, regular e governar, estão sendo ultrapassados pelos novos acontecimentos decorrentes das mudanças mundiais, climáticas, tecnológicas, sociológicas, que vêm ocorrendo numa velocidade sem precedentes, e que trazem implicações ainda desconhecidas.

Muitos avanços tecnológicos hoje, não recebem o tratamento regulamentar apropriado, situação que pode até mesmo “quebrar” o contrato social existente entre governos e seus cidadãos.¹⁰⁷ Nessa situação podemos citar a autorregulação perpetrada pelas empresas-plataformas, que impõem suas regras àqueles que com elas querem manter um “contrato”, e no mais das vezes se submetem a tais regras independentemente de qualquer chancela do Estado. Com isso, as principais plataformas digitais se esquivam do direito formal dos Estados, prescindindo de qualquer aparato estatal para exercício de suas atividades de alcance transnacional.

¹⁰³ BECK, Ulrich. **A metamorfose do mundo**: novos conceitos para uma nova realidade. Tradução Maria Luiza X. de A. Borges. 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2018. p. 18-19.

¹⁰⁴ Ibid. p. 19.

¹⁰⁵ Ibid. p. 20.

¹⁰⁶ Ibid. p. 23.

¹⁰⁷ SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016. p.74.

Atualmente, fala-se em algumas figuras representativas do direito não-formal – ou seja, da privatização do direito pela autorregulação dos entes privados – entre outras, destaca-se aqui, a governança (*governance*) como meio alternativo à regulação do Estado (heterorregulação; governo ou *government*) onde grandes corporações transnacionais regulam os mercados atuando como “quase-Estados”.¹⁰⁸

A governança que nos referimos aqui, surge dentro de um novo paradigma, que é o da sociedade global. Ou seja, trata-se da passagem do Estado soberano, único e absoluto ator a exercer o poder, tanto no plano nacional quanto internacional, para uma nova situação, na qual existem dois outros níveis de poder: o transnacional e o supranacional, que por sua vez é partilhado entre Estados e outras entidades privadas que contam com suas próprias estruturas e processos decisórios.¹⁰⁹

Assim, num ambiente de crescentes complexidades, de um mundo cada vez mais globalizado, o Estado se vê incapaz de antever o resultado de suas intervenções, e conseqüentemente, estabelecer normas eficazes que atendam a demanda social. Esta impotência é decorrente do predomínio dos mercados internacionais, que levam a economia a desvincular-se da política, deixando o Estado com um poder meramente aparente.¹¹⁰

Desse modo, como forma de superar tal situação, há quem afirme a necessidade de retorno de um “Estado mínimo”, com predominância da iniciativa privada. Outros, falam em “governança sem governo”, em especial na esfera internacional, que prescindiria da intervenção estatal, baseando-se fundamentalmente em “mecanismos informais, de caráter não-governamental”.¹¹¹

Contudo – a despeito do processo de globalização e do crescente avanço tecnológico-informacional-digital, que relativizam o poder do estado de dizer o direito – é urgente e necessário decidir qual o tipo de estado e de sociedade que se quer no futuro, aceitando a proeminência de atores privados em detrimento da regulação

¹⁰⁸ RODRIGUEZ. José Rodrigo. **Fuga do Direito**: um estudo sobre o direito contemporâneo a partir de Franz Neumann. São Paulo: Saraiva, 2009. p. 171-172.

¹⁰⁹ GONÇALVES. Alcindo. Regimes internacionais como ações da governança global. *In*: **ResearchGate**. Meridiano 47, Brasília, vol. 12. n. 125. p. 40-45. maio-jun 2011. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/277037515_Regimes_internacionais_como_acoes_da_governanca_global. Acesso em 23 ago. 2020.

¹¹⁰ LEWANDOWSKI. Enrique Ricardo. Globalização, regionalização e soberania. *In*: **Moodle USP: e-disciplinas**. São Paulo, 2004. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3819354/mod_resource/content/1/ER_Lewandowski_Glob_alizacao_Regionalizacao_Soberania.pdf. Acesso em 23 ago. 2020. p. 256.

¹¹¹ *Ibid.* p. 256-257.

estatal garantidora de direitos fundamentais, ou limitando a atuação privada através de instituições democráticas operadas pelo estado.

Nessa quadra da história em que vivemos, quarta revolução industrial supera a mera descrição de uma mudança de base tecnológica. Mais importante do que isso, ela é uma janela aberta, uma oportunidade para estruturar uma série de conversas públicas que podem ajudar todos nós – “desde líderes do setor de tecnologia até autoridades políticas e cidadãos de todos os grupos de renda, nacionalidades e origem” – a entender e a dirigir o modo como essas poderosas tecnologias, “emergentes e convergentes influenciam o mundo que nos rodeia.”¹¹²

Arroyo afirma que nas últimas décadas, cada vez mais a autonomia da vontade se faz presente, nas mais diversas áreas do direito, em especial na área comercial e de contratos. Nos mais diversos campos materiais do direito, a autonomia da vontade vai além do poder de determinar o juiz competente e a lei aplicável, operando na própria concepção de relações jurídicas.¹¹³

Especificamente no campo contratual, o conceito de arbitrabilidade tem se expandido progressivamente. De fato, nessas áreas, as partes não só podem se mover dentro do quadro institucional (público), escolhendo entre as jurisdições e os sistemas jurídicos oferecidos pelos Estados, mas podem, também, elevar seu poder regulatório ainda mais, preterindo a oferta do “público” para usar padrões desenvolvidos por organizações privadas ou padrões desenvolvidos por órgãos públicos, mas desprovidos de natureza vinculativa, levantando suas disputas perante outros entes privados.¹¹⁴

Seguindo o mesmo raciocínio, Scheuerman cita alguns exemplos de tendências antiformais importantes dentro da estrutura normativa do direito econômico internacional, como a arbitragem internacional de negócios, que resolve disputas na esfera de transações transnacionais de forma flexível e discricionária, e

¹¹² SCHWAB, Klaus. **Aplicando a quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2018. p. 36.

¹¹³ FERNÁNDEZ ARROYO, Diego P. La multifacética privatización de la codificación internacional del derecho comercial. Como se codifica hoy el derecho comercial internacional. In: **SCIENCESPO**. Paris, [2020?]. Disponível em: <https://spire.sciencespo.fr/hdl:/2441/eu4vqp9ompqllr09haa8pgp1h/resources/xxxviii-curso-derecho-internacional-diego-fernandez-arroyo-multifacetica.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2020.

¹¹⁴ Ibid.

é caracterizada pela relativa ausência de atributos jurídicos formais de generalidade, publicidade, clareza e constância.¹¹⁵

Neste contexto atual, as grandes plataformas digitais, tais como a Uber, servem de comprovação para a previsão de Neumann – de que no capitalismo contemporâneo, as grandes empresas de negócios possivelmente dispensariam o direito formal. Ou seja, fala-se aqui, das grandes corporações da *sharing economy*, quais se caracterizam por grandes monopólios que ignoram a existência de um direito “dito” pelo Estado.

Um outro exemplo citado por Scheuerman são os códigos de conduta das grandes corporações multinacionais – tipicamente vagos e abertos, com procedimentos de execução fracos e até mesmo inexistentes, os quais raramente oferecem proteção significativa para aqueles afetados por eles, especialmente os funcionários. As formas existentes de regulação transnacional, também, revelam-se fracas, pois a tentativa de se desenvolver um conjunto claro de diretrizes rígidas para as corporações multinacionais tem sido subvertida por estas empresas que criam seus próprios códigos.¹¹⁶

Aqui, mais uma vez, a Uber serve de exemplo emblemático, tendo em vista as mais recentes discussões acerca das relações de trabalho nesta plataforma, que vem perpetrando novas formas de exploração do trabalho de seus “motoristas parceiros”, resultando num aprofundamento sem precedentes da precarização, ou melhor, da uberização das relações de trabalho. Pois sob o manto da intangibilidade, por ser “apenas” uma plataforma, uma ferramenta digital que intermedeia motoristas e passageiros, oculta as verdadeiras relações de trabalho a ela vinculadas. E assim, de forma sagaz, se esquivam do crivo da tutela estatal.

Nesse passo, as angústias de Neumann em relação ao espectro dos modos não formais de direito, que representam o abandono das bases normativas de legitimidade do direito liberal, tornam-se oportunas ao debate atual sobre autorregulação dentro dos negócios globais¹¹⁷, especialmente em relação aos contratos da *sharing economy*.

¹¹⁵ SCHEUERMAN, William E. Franz Neumann: Legal Theorist of Globalization? In: **Wiley Online Library**. Constellations. v. 8, 4. ed. p. 503-520. 28 jan. 2008. Disponível em: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1467-8675.00255/full>. Acesso em: 10 ago. 2020. p. 510.

¹¹⁶ Ibid. p. 511.

¹¹⁷ Ibid. p. 510.

Os atores mais influentes na regulação global são, atualmente, as grandes corporações. Nesse passo, o Estado de direito não é tão influente nos regimes regulatórios globais, quanto nas nações liberais, ou seja, a regulação global não se caracteriza por um Estado de direito que restringe. Assim, pode-se afirmar que essas arenas jurídicas fundamentais para a globalização econômica são influenciadas por tendências antiformais, da mesma forma como aquelas, já detectadas por Neumann há mais de sessenta anos atrás.¹¹⁸

O fenômeno da globalização aponta que as trocas transnacionais devem estar livres dos aparatos excessivamente estáticos, inflexíveis e irrevogáveis, característicos de formas anteriores de direito contratual. Os contornos mutáveis do direito dos contratos são, principalmente, impulsionados pela prática empresarial, e não pelas estruturas teóricas dos juristas.¹¹⁹

Assim, considerando que as empresas que atuam no nível global, que se utilizam das formas contratuais emergentes aqui descritas, possivelmente pertençam ao setor mais privilegiado da economia capitalista, isso vai diretamente ao encontro da alegação de Neumann – de que os mais poderosos interesses capitalistas tendem a procurar modos não formais de direito¹²⁰ - revelando a pertinência e a atualidade do relato neumanniano para o nosso contexto, na era digital.

Portanto, ainda que pareça absurdo comparar a ditadura fascista com a globalização, alguns elementos da análise de Neumann são muito coincidentes – uma das facetas reveladas da globalização econômica é a tentativa de libertar formas fundamentais de autoridade na tomada de decisões jurídicas, da supervisão direta dos estados de bem-estar, reguladores.¹²¹

Os grupos empresariais dos anos 30, a fim de se desincumbirem do ônus regulatório do Estado total, fraco e quantitativo, formaram uma aliança perigosa e autodestrutiva com a ditadura direitista.¹²² Contudo, no século XXI os poderosos interesses econômicos não precisam mais de uma ditadura de direita para afastar os desafios postos pelo Estado, pois que podem conviver simultaneamente tanto com o

¹¹⁸ SCHEUERMAN, William E. Franz Neumann: Legal Theorist of Globalization? *In: Wiley Online Library*. Constellations. v. 8, 4. ed. p. 503-520. 28 jan. 2008. Disponível em: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1467-8675.00255/full>. Acesso em: 10 ago. 2020. p. 510.

¹¹⁹ Ibid. p. 512.

¹²⁰ Ibid. p. 513.

¹²¹ Ibid. p. 514.

¹²² Ibid. p. 514.

Estado de direito, bem como com os seus dispositivos próprios não formais que perpetram sua posição privilegiada.

Nesse sentido, o contexto econômico atual bem como as inovações tecnológicas permitem às grandes empresas que se furtem à regulação estatal, optando por um sistema regulatório transnacional alternativo sem características mínimas de legalidade formal, razão pela qual corremos o risco de abandonarmos as características da democracia que permitem limitar os interesses econômicos.

No entanto, o processo de globalização nos remete a um quadro muito mais complexo. As novas tecnologias e a *sharing economy* desempenham um papel fundamental no desenvolvimento da economia global, fazendo com que os processos econômicos transnacionais revolucionem os horizontes temporais e espaciais da atividade econômica.

As mudanças tecnológicas permitem que as empresas transnacionais minimizem a importância da distância e da duração dos processos, maximizando as oportunidades econômicas fornecidas por novas possibilidades de instantaneidade e simultaneidade.¹²³ Também, sugere que os procedimentos jurídicos formalistas tradicionais têm se tornado anacrônicos, face ao caráter dinâmico da mudança econômica e o ritmo acelerado da inovação, parecendo realmente estarem sofrendo um declínio dramático.¹²⁴ Neste contexto, as novas formas contratuais, fundadas, no mais das vezes, por ditames privados, têm tido prevalência nas arenas transnacionais.

O horizonte alterado, de tempo e espaço, de formas cruciais da atividade econômica transnacional, significa que normas estritas e uniformes restringem as grandes empresas, reduzindo assim, sua capacidade de lidar com ritmo de mudança da economia global.¹²⁵

Na passagem do século 20 para o século 21, com a desterritorialização dos mercados, o advento dos grandes conglomerados e a unificação do espaço econômico mundial, o Estado nacional perdeu parte de sua força como instância de mediação política e regulamentação, parte de seu papel como mecanismo de determinação de rumos coletivos. Com isso, justamente num momento em que os valores democráticos alcançam

¹²³ SCHEUERMAN, William E. Franz Neumann: Legal Theorist of Globalization? In: **Wiley Online Library**. Constellations. v. 8, 4. ed. p. 503-520. 28 jan. 2008. Disponível em: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1467-8675.00255/full>. Acesso em: 10 ago. 2020. p. 515.

¹²⁴ Ibid. p. 516.

¹²⁵ Ibid. p. 516-517.

um prestígio inédito na história, as condições de sua efetivação paradoxalmente parecem exaurir-se. Quanto mais as decisões econômicas se internacionalizam e quanto maior é a interconexão dos mercados financeiros e a integração dos mercados de bens e serviços em escala global, menor tende a ser o alcance das decisões democráticas sobre elas. Quanto mais as empresas conseguem reinstalar-se em cidades, estados, países e continentes onde podem obter vantagens comparativas, em termos de níveis salariais e carga tributária, menor tende a ser a força do Estado para promover justiça social por vias fiscais, por exemplo.¹²⁶

Com efeito, os Estados, desde sua consolidação como potência máxima, em especial a partir da Paz de Westfália, não conseguem mais dar conta de todas as repercussões domésticas causadas por fatores externos.¹²⁷ Desta forma, o poder de autodeterminação das comunidades políticas organizadas em Estados, passou a ser relativizado por agentes econômicos transnacionais.¹²⁸ Nesse sentido alguns acreditam que, ante o “fim” da soberania, os Estados nacionais estão em uma fase transitória, encaminhando-se para a superação deste modelo de organização social, especialmente no campo econômico.¹²⁹

Portanto, ao falarmos em “impotência do Estado”, estamos falando em soberania. Ou seja, o processo de globalização – que desencadeou a privatização do direito, que por sua vez abriu passagem à relativização da soberania estatal – é fenômeno implacável em âmbito mundial.

[...] os Estados contemporâneos, enquanto entidades de natureza eminentemente territorial, estão em contradição com a estrutura espacial da economia globalizada, que criou “espaços funcionais”, formados por redes de relações financeiras e comerciais, que envolvem “cidades mundiais” e empresas multinacionais, as quais conseguem, em sua atuação, sobretudo em razão do progresso da tecnologia, escapar ao controle dos países em que operam.¹³⁰

¹²⁶ FARIA, José Eduardo. Poucas certezas e muitas dúvidas: o direito depois da crise financeira. *In*: **SCIELO**. São Paulo, [2020?]. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rdgv/v5n2/02.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2020. p. 304-305.

¹²⁷ LEWANDOWSKI, Enrique Ricardo. Globalização, regionalização e soberania. *In*: **Moodle USP: e-disciplinas**. São Paulo, 2004. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3819354/mod_resource/content/1/ER_Lewandowski_Globalizacao_Regionalizacao_Soberania.pdf. Acesso em 23 ago. 2020. p. 254.

¹²⁸ *Ibid.* p. 254.

¹²⁹ *Ibid.* p. 255.

¹³⁰ MURPHY, Alexander B. apud LEWANDOWSKI, Enrique Ricardo. Globalização, regionalização e soberania. *In*: **Moodle USP: e-disciplinas**. São Paulo, 2004. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3819354/mod_resource/content/1/ER_Lewandowski_Globalizacao_Regionalizacao_Soberania.pdf. Acesso em 23 ago. 2020. p. 257.

Neste cenário, o modelo de Estado ainda subsistente é colocado em xeque, e talvez, até mesmo, poderá ser questionada a sua própria existência “de fato” num futuro breve, onde as relações sociais, cada vez mais refogem ao crivo estatal.

Certamente, hoje, assim como já identificado por Neumann no século passado, o interesse dos grandes monopólios e redes transnacionais não correspondem aos mesmos interesses estatais, pelo que dispensam a atuação do estado nas relações contratuais, precipuamente como efetivamente fazem as grandes plataformas da *sharing economy*.

Por isso, nesse quadro de quarta revolução industrial, de aprofundamento do processo de globalização, de destaque da *sharing economy* e as empresas-plataforma, os governos tornam-se necessários como nunca, devendo enfrentar os desafios postos: “deixar que as inovações floresçam, enquanto minimizam os riscos.”¹³¹ E, é esse desafio: da conformidade da legislação nacional ou regional, que irá determinar a formação do ecossistema em que as empresas disruptoras trabalham.¹³²

Assim, neste contexto, a *sharing economy* denota claramente esse processo de privatização do direito e expansão do capitalismo monopolista, que ganha corpo através das empresas-plataforma, dentre as quais, notadamente, a Uber destaca-se como o atual fenômeno disruptivo.

Como ícone da economia do compartilhamento, desde o seu surgimento no mercado, a Uber é alvo de inúmeras polêmicas nas mais diversas áreas da sociedade. De início estabeleceu atritos concorrenciais com taxistas ao redor do mundo. Atualmente, a Uber se sobressai nas discussões acerca das novas relações de trabalho, com ela, surgidas.

A despeito da incipiente chegada das empresas-plataforma ao mercado, estas já ditam as coordenadas do mundo laboral de forma global, impondo seu poder diretivo algorítmico irrestrito àqueles que, para elas, “vendem” sua força de trabalho.

Desse modo, um dos principais efeitos negativos surgidos com estas empresas disruptoras é o aprofundamento da precarização das relações de trabalho, cuja denominação convencionou-se “uberização” – derivação da palavra

¹³¹ SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016. p.75.

¹³² Ibid. p.78.

precarização com alusão ao símbolo da *sharing economy*, a Uber. Então, como pano de fundo da pesquisa, tal recorte temático será alvo de exame mais detalhado a partir de agora.

3 UBER – “O QUE É SEU É MEU”

Na aba “Empresa”, “Quem somos”, a Uber se apresenta ao mercado com os seguintes dizeres de seu CEO:

Março 2019

Há dez anos, o Uber nasceu de um momento decisivo na tecnologia. A ascensão dos smartphones, o advento das lojas de aplicativos e o desejo de trabalhar sob demanda sobrecarregaram o crescimento da Uber e criaram um padrão totalmente novo de conveniência para o consumidor. O que começou como "Toque em um botão, pegue uma carona" se tornou algo muito mais profundo: compartilhamento de carona e carona; entrega de refeições e frete; bicicletas e scooters elétricas; carros autônomos e aviação urbana.

Obviamente, ao passar do ponto A ao ponto B, não conseguimos tudo certo. Alguns dos atributos que fizeram da Uber uma startup de grande sucesso - um senso feroz de empreendedorismo, nossa disposição de correr riscos que outros não podem e que a famosa agitação da Uber - levaram a erros ao longo do caminho. De fato, quando entrei na Uber como CEO, muitas pessoas me perguntaram por que eu deixaria a estabilidade do meu trabalho anterior para outro que não era nada. Minha resposta foi simples: o Uber é uma empresa única em uma geração e a oportunidade à frente é enorme.

Hoje, o Uber responde por menos de 1% de todas as milhas percorridas globalmente. Apenas uma pequena porcentagem de pessoas em países onde o Uber está disponível já usou nossos serviços. E ainda estamos arranhando a superfície quando se trata de grandes indústrias, como alimentos e logística, e como o futuro da mobilidade urbana remodelará as cidades para melhor.

A construção dessa plataforma exigiu a disposição de desafiar as ortodoxias e reinventar - às vezes até atrapalhar - a nós mesmos. Na última década, conforme as necessidades e preferências de nossos clientes mudaram, também mudamos. Agora estamos nos tornando algo diferente mais uma vez: uma empresa pública.

Dar esse passo significa que temos responsabilidades ainda maiores - com nossos acionistas, clientes e colegas. Por isso, nos últimos 18 meses, melhoramos nossa governança e supervisão do conselho; construiu uma equipe de gerenciamento mais forte e coesa; e efetuamos as alterações necessárias para garantir que a cultura da empresa recompense o trabalho em equipe e incentive os funcionários a se comprometerem a longo prazo.

Como ainda não terminamos 1% do nosso trabalho, operaremos de olho no futuro. Vamos otimizar a felicidade e a lealdade de nossos

clientes, em vez do crescimento marginal de viagens ou transações. E não deixaremos de fazer sacrifícios financeiros a curto prazo, onde vemos benefícios claros a longo prazo.

Nosso sucesso contínuo virá da execução estelar e da força da plataforma que trabalhamos duro para construir. Nossa rede abrange dezenas de milhões de consumidores e parceiros e representa uma das maiores plataformas do mundo para trabalho independente. Nossas equipes de engenharia e produtos estão resolvendo alguns dos problemas mais difíceis no cruzamento dos mundos físico e digital. E nossas equipes de operações regionais nos permitem construir e administrar nossos negócios como verdadeiros cidadãos das cidades que servimos.

Quero encerrar meu compromisso com você: não serei perfeito, mas vou ouvi-lo; Assegurarei que tratamos nossos clientes, colegas e cidades com respeito; e administrarei nossos negócios com paixão, humildade e integridade.

Dara Khosrowshahi¹³³

Pois bem. Quando se fala em *sharing economy* ou economia do compartilhamento, a Uber, possivelmente seja o exemplo mais emblemático de uma plataforma bem sucedida, pelo menos em termos de crescimento em escala e valor de mercado, potencializados pelos efeitos de rede. Atualmente com valor de mercado em cerca de US\$ 82 bilhões¹³⁴, vem liderando o mercado com o “compartilhamento de caronas”.

Entretanto, assim como o termo *sharing economy* é semanticamente contraditório, e conceitualmente controverso no meio acadêmico – não dando conta de definir o fenômeno – o “compartilhamento de caronas” – termo utilizado pelo próprio CEO da Uber, Dara Khosrowshahi, em sua carta ao mercado – certamente também não é o mais adequado para definir as atividades desempenhadas pela plataforma.

A Uber é a maior plataforma do mundo, e domina o setor de “compartilhamento de viagens”, sem ter, ao menos, um veículo sequer. Mas afinal, qual é a atividade da Uber? É compartilhamento? De quê?

¹³³ UBER INVESTOR. *In: INVESTOR*. [S. l.]: [2020?]. Disponível em: https://investor.uber.com/a-letter-from-our-ceo/?_ga=2.97330911.1726260393.1582651027-1292064374.1581959937. Acesso em: 25 ago. 2020.

¹³⁴ POZZI, Sandro. Uber estreia na Bolsa com valor de mercado de 82,4 bilhões de dólares. **El País**. Madrid, 10 maio 2019. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/05/09/economia/1557399108_045920.html. Acesso em: 11 ago. 2020.

Não se trata de compartilhamento de carros pois que a Uber não disponibiliza carros sem motoristas, talvez justamente por não possuir nenhum, diferentemente de uma locadora de veículos, por exemplo, que disponibiliza veículos de sua propriedade aos clientes motoristas, o que também não é compartilhamento, pois este, por sua vez visa a redução, o compartilhamento de custos de uso de veículos ociosos e não uma atividade lucrativa. O compartilhamento de veículo seria a disponibilização de um veículo por uma pessoa ou uma empresa, a outra pessoa que faria uso do ativo por tempo determinado, pagando apenas os custos proporcionais à utilização. Como acontece hoje com as bicicletas disponibilizadas para compartilhamento da sociedade, por cujo uso paga-se valores meramente simbólicos, quando não cobrado, apenas para manutenção do serviço¹³⁵. A ideia é compartilhar o uso do bem, é tornar possível o acesso à maior quantidade de pessoas possível, com intuito altruísta, o que certamente não é o caso da Uber.

Também, a atividade da Uber não se trata de “compartilhamento de caronas”, pois que os motoristas da Uber, enquanto dirigem, não estão realizando suas tarefas do dia a dia: indo para a universidade, por exemplo, e angariando outras pessoas, universitários, para compartilhar os custos deste deslocamento, oferecendo-lhes uma “carona”. Isso, tem um aspecto comunitário, pois que também otimiza os custos daqueles que aceitaram a “carona”, que certamente teriam mais gastos com viagens individuais. Sem falar na questão ambiental, pois reduz a quantidade de veículos em circulação. Mas, o “compartilhamento de caronas” também não é o caso da Uber.

A Uber ingressou no mercado em 2009, com serviços de carros de luxo, disponibilizando motoristas de limusines pelo aplicativo. Posteriormente, e de forma tardia, em razão da concorrência de mercado, a Uber lançou o UberX, contando com o serviço de motoristas não licenciados (ao contrário dos taxistas que possuem licença para desenvolver tal atividade), com veículo próprio e, no mais das vezes sem seguro. No início, seu slogan era: “o motorista privado de todo mundo”.¹³⁶

Com isso, o número de motoristas cresceu vertiginosamente de menos de 10 mil em janeiro de 2013 para mais de 150 mil em apenas dois anos. Em 2015 a Uber

¹³⁵ A exemplo, em Porto Alegre – RS, é disponibilizado o compartilhamento de bicicletas por iniciativa do banco Itaú. Veja mais em: BIKE ITAÚ. *In*: **BIKEITAU**. [São Paulo]: [2020?]. Disponível em: <https://bikeitau.com.br/bikepoa/funcionamento/>. Acesso em: 27 ago. 2020.

¹³⁶ SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 99.

dizia estar presente em cerca de 300 cidades e 55 países.¹³⁷ Hoje, a Uber está disponível em mais de 900 cidades em 69 países; realiza “21 milhões de viagens por dia” no mundo, possui 111 milhões de “consumidores ativos da plataforma mensalmente”; possui mais de 5 milhões de “motoristas parceiros”.¹³⁸

A gigantesca e acelerada expansão da empresa se deu, também, em razão de uma sucessão de aportes de investimentos provenientes de empresas de “capital de risco do Vale do Silício”, como a Google, Goldman Sachs, Qatar Investment Authority, o CEO da Amazon, Jeff Bezos, entre outros, quando ainda era uma empresa de capital fechado.¹³⁹ Contudo, em 2019, ao abrir seu capital, a Uber atingiu avaliação de mercado em torno de US\$ 82 bilhões.¹⁴⁰

Mas então, o que faz a Uber?

A própria Uber define suas atividades da seguinte forma:

O que fazemos

- A Uber oferece uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros se conectem de forma fácil e descomplicada a usuários que buscam viagens acessíveis e confiáveis.
- Acreditamos que, para encarar o desafio da mobilidade nas grandes cidades, é preciso oferecer uma gama cada vez mais ampla de opções de mobilidade às pessoas.
- Possibilitamos que motoristas parceiros possam ter mais oportunidades de ganhar dinheiro ao conectá-los com usuários que desejam se deslocar pela cidade.
- Geramos um incrível potencial para diminuir a necessidade de se ter um carro, colaborando assim para a diminuição dos congestionamentos nas grandes cidades. Com o Uber Juntos geramos ainda mais impacto ao colocar mais pessoas em menos carros, evitando emissões de poluentes e consumo de combustível.

O que não fazemos

¹³⁷ SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 100-101.

¹³⁸ Informações referente ao final de 2019. UBER INVESTOR. *In*: **INVESTOR**. [S. l.]: [2020?]. Disponível em: https://investor.uber.com/a-letter-from-our-ceo/?_ga=2.97330911.1726260393.1582651027-1292064374.1581959937. Acesso em: 25 ago. 2020.

¹³⁹ SLEE, Tom. op. cit. p. 101.

¹⁴⁰ POZZI, Sandro. Uber estreia na Bolsa com valor de mercado de 82,4 bilhões de dólares. **El País**. Madrid, 10 maio 2019. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/05/09/economia/1557399108_045920.html. Acesso em: 11 ago. 2020.

- A Uber não é uma empresa de transporte. A Uber é uma empresa de tecnologia que opera uma plataforma de mobilidade. Nós desenvolvemos um aplicativo que conecta motoristas parceiros a usuários que desejam se movimentar pelas cidades.
- A Uber não é um serviço de carona paga ou remunerada. A Uber é uma empresa de tecnologia que possibilita, por meio de seu aplicativo, que motoristas parceiros encontrem pessoas que precisam de viagens acessíveis e confiáveis. O usuário chama um motorista parceiro, que o leva para o destino que ele deseja.
- A Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. Nós oferecemos uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários encontrem uma opção de mobilidade.¹⁴¹

A primeira batalha travada, envolvendo a Uber, foi em relação ao grupo mais fortemente prejudicado pela plataforma: os taxistas. Estes foram os primeiros a sentir as consequências negativas e a oferecer resistência (ou que pelo menos tentaram) ao recém-chegado no mercado: o Uber.

A Califórnia, nos Estados Unidos, foi o primeiro estado a regulamentar os serviços de compartilhamento de viagens (*ridesharing services*).¹⁴² Entretanto, tal “estrutura regulatória *light*” impôs limitações bem menos exigentes às plataformas do que aos taxistas¹⁴³, que para obterem um licenciamento devem passar por vários processos burocráticos e observar muitas outras exigências bem mais complexas para desenvolverem a mesma atividade. Tal fato não se restringe à Califórnia. As divergências entre taxistas e motoristas de aplicativos são globais. Tal estrutura regulamentar criada na Califórnia foi adotada por outros estados dos EUA e, também copiada, com algumas, variações ao redor do mundo.¹⁴⁴

No Brasil, não é diferente. O serviço de táxi é definido como transporte público individual remunerado de passageiros realizado através de veículos particulares. Por muito tempo o serviço de táxis reinou absoluto nas cidades, o que permitia-lhe ser um serviço caro e de pouca qualidade, com pouca ou nenhuma concorrência. Portanto, tais falhas de mercado, exigiram do ente regulador uma

¹⁴¹ UBER Newsroom. In: **UBER**. [S. l.]: [2020?]. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 13 ago. 2020.

¹⁴² GERON, Tomio. California becomes first state to regulate ridesharing services Lyft, Sidecar, UberX. **Forbes**. New York, 19 set. 2013. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/tomiogeron/2013/09/19/california-becomes-first-state-to-regulate-ridesharing-services-lyft-sidecar-uberx/#1b0fde911804>. Acesso em: 27 ago. 2020.

¹⁴³ SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 102.

¹⁴⁴ Ibid. p. 102.

atitude mais rigorosa em defesa do consumidor, resultando, pois, em uma regulação mais firme.¹⁴⁵

A Lei 12.468/2011 que regulamenta a profissão de taxista em território nacional exige dos taxistas, em seu artigo 3º: cursos de primeiros socorros, direção defensiva, mecânica, elétrica básica, relações humanas, inscrição junto ao INSS. Exige ainda, em seu art. 5º: que os taxistas utilizem trajes adequados, manutenção do veículo em boas condições de funcionamento e higiene, além de um atendimento “com presteza e polidez”.¹⁴⁶

É neste cenário então, com várias falhas de mercado, que a Uber ingressa no Brasil, como uma alternativa “prática”, “confortável” e “acessível” para “todos os usuários”:

No Brasil, chegamos junto com a Copa do Mundo de 2014, no Rio de Janeiro e, em seguida, em São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. Hoje já estamos em mais de 100 cidades do país, incluindo todas as capitais e principais regiões metropolitanas. Nosso objetivo é oferecer, por meio do aplicativo, opções de mobilidade práticas, confortáveis e acessíveis para todos os nossos usuários. Para quem dirige por meio da plataforma, a Uber representa uma forma flexível de gerar renda.¹⁴⁷

Desta forma, representante da recém-chegada economia do compartilhamento, a Uber se tornou o “calcanhar de Aquiles” dos taxistas em primeiro momento, pois que rompeu com o modelo de serviço existente até então, sem qualquer respaldo legislativo, acumulando muitas vantagens, não apenas econômicas, por localizar-se ainda em um limbo jurídico.

Pois bem. A discussão acerca das atividades, “irregulares” ou até “ilegais”, desenvolvidas pela plataforma Uber, bem como de suas consequências, não são recentes e vêm impactando os mais diversos setores da vida em sociedade, seja enquanto “usuários”, “motoristas-parceiros”¹⁴⁸, consumidores, empregados, cidadãos, e demais atores sociais. Também, questiona-se o papel e o poder do

¹⁴⁵ TELÉSFORO, Rachel Lopes. **Uber**: inovação disruptiva e ciclos de intervenção regulatória. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017. p. 11.

¹⁴⁶ BRASIL. **Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011**. Regulamenta a profissão de taxista, altera a Lei 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 03 ago. 2020.

¹⁴⁷ UBER Newsroom. *In*: **UBER**. [S. l.]: [2020?]. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 13 ago. 2020.

¹⁴⁸ Termo utilizado pela Uber para denominar os motoristas.

governo (ou do Estado) neste cenário, sua capacidade de gerir as demandas atuais. Ou seja, todos estão sendo afetados, de algum modo, pelo fenômeno global chamado Uber.

Não são raros aqueles que confundem a Uber com o avanço da tecnologia – que é exatamente o que a empresa deseja – dizendo que a Uber é um futuro inevitável, e que seu sucesso é fruto da sua tecnologia e da sua eficiência em conectar passageiros e motoristas.¹⁴⁹ Entretanto, para ver o que realmente está por trás do sucesso da plataforma Uber, é necessário mudar o ângulo de visão e olhar mais atentamente outros aspectos da plataforma.

O sucesso da Uber se dá devido à sua habilidade em evitar custos com seguros, impostos, inspeções veiculares¹⁵⁰, depreciação e manutenção de veículos, gastos com combustíveis, pedágios, estacionamento, folha de pagamento, e muitas outras despesas de diversas naturezas. O êxito em suas atividades decorre do “parasitismo nas cidades onde opera”.¹⁵¹

Na carta ao mercado, do CEO da corporação, ele afirma que: “[...] nossas equipes de operações regionais nos permitem construir e administrar nossos negócios como verdadeiros cidadãos das cidades que servimos.”¹⁵²

Entretanto, a verdade não é essa. Após a Uber ser questionada por um vereador de Toronto, no Canadá, sobre o não recolhimento de impostos nas taxas cobradas, a Uber se deteve a simplesmente dizer que, quem seria o responsável pelo recolhimento de impostos era o próprio motorista. Ou seja, mais uma vez se esquivando de qualquer responsabilidade. De qualquer sorte, ainda que os motoristas recolhessem impostos sobre o serviço, a fatia que caberia à Uber seria isenta de impostos.¹⁵³

Como muitas das grandes corporações digitais, a Uber abriu filiais em vários lugares do mundo.¹⁵⁴ No Canadá, por exemplo, a Uber não paga impostos porque não tem “ingressos”. O pagamento em cartão de crédito vai direito para “Uber BV”, que por razões tributárias opera na Holanda. A Uber BV tem muitas receitas,

¹⁴⁹ SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 103.

¹⁵⁰ Ibid. p. 104.

¹⁵¹ Ibid. p. 104.

¹⁵² UBER INVESTOR. *In*: **INVESTOR**. [S. l.]: [2020?]. Disponível em: https://investor.uber.com/a-letter-from-our-ceo/?_ga=2.97330911.1726260393.1582651027-1292064374.1581959937. Acesso em: 25 ago. 2020.

¹⁵³ SLEE, Tom. op. cit. p. 104.

¹⁵⁴ Ibid. p. 138.

entretanto não realiza lucro (e, portanto, não paga impostos), porque paga uma gigantesca taxa de licenciamento para outra empresa do grupo, a Uber International cv. Por sua vez, a Uber International cv também não paga impostos, uma vez que as licenças de propriedade intelectual na Holanda são isentas. Com isso, pode transferir toda sua receita para a sede da empresa nas Bermudas, onde lá permanece, pois que a empresa não envia aos Estados Unidos para não ser tributada enquanto pessoa jurídica.¹⁵⁵

Desta forma, pode-se observar como a Uber “contribui” com as cidades onde opera. Pelo contrário, cada vez mais, a Uber “abocanha” o que é “seu” (no sentido do trocadilho “o que é seu, é meu”), seja através de tributos, seja através de salários, seja através de, até mesmo, tempo de vida de seus “motoristas parceiros”.

Nesse passo, além das contendas com taxistas, irregularidade da atividade, evasão fiscal, entre outras discussões polêmicas que a plataforma fez surgir, o ponto fulcral que mais afeta a sociedade global atual, hoje, talvez seja a repercussão dos danos sociais, mais especificamente, os trabalhistas.

¹⁵⁵ SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 139.

3.1 UBER – AS NOVAS FORMAS DE EXPLORAÇÃO DO TRABALHO

Rompendo paradigmas, recém-chegada ao mercado, a Uber já ocupa o centro dos debates, uma vez que já é possível notar seus impactos no mundo do trabalho: a “uberização”¹⁵⁶, neologismo derivado da expressão “precarização.”

O início da *sharing economy* (ou economia do compartilhamento) foi marcado por muitas mensagens altruístas de construção de conexões sociais, de preservação do meio ambiente, de fornecimento de benefícios econômicos para pessoas comuns, etc. Era um discurso muito bonito, no qual a tecnologia e a inovação econômica inauguravam o começo de um novo modelo econômico, capaz de sanar vários problemas enfrentados pela sociedade de massa contemporânea, especialmente no contexto pós-crise financeira (2008-2009).

Ante a irresistível narrativa, várias pessoas e ativistas sociais se juntaram a estas iniciativas acreditando que plataformas digitais poderiam ser o caminho para uma economia verdadeiramente popular, inclusiva, justa e de baixo impacto. Entretanto, em poucos anos, e particularmente desde quando plataformas sem fins lucrativos começaram a receber grandes aportes de investidores, a situação se tornou mais concorrida,¹⁵⁷ trazendo à baila novas demandas sociais.

Assim, iniciou-se uma forte reação por parte de políticos, reguladores, legisladores, comentadores, trabalhadores, consumidores, bem como de empresas que vêm sendo substituídas por estas tecnologias. As plataformas da economia do compartilhamento são alvo de investigação, estudos e debates. Algumas estão tendo suas atividades restringidas em certas localidades, tendo em vista a inadequação com a legislação local; artigos críticos estão se proliferando; trabalhadores e consumidores estão reivindicando seus direitos em face das plataformas mais agressivas.¹⁵⁸

Na crista da onda da economia do compartilhamento, a Uber, como já abordado, é o exemplo mais emblemático das plataformas digitais, destacando-se pela velocidade de crescimento em escala, e valor de mercado sem precedentes.

¹⁵⁶ De acordo com Maurício Godinho Delgado, uberização é um “neologismo resultante da plataforma digital capitaneada pela empresa multinacional de origem norte-americana, denominada Uber.”

¹⁵⁷ SCHOR, Juliet. Debating the sharing economy. In: **Great transition initiative**. Cambridge, out. 2014. Disponível em: https://www.greattransition.org/images/GTI_publications/Schor_Debating_the_Sharing_Economy.pdf. Acesso em: 20 ago. 2020. p. 8.

¹⁵⁸ Ibid. p. 8.

Como dito pelo próprio CEO da plataforma: “o Uber é uma empresa única em uma geração [...]”,¹⁵⁹ pelo que, é alvo de muitos questionamentos e debates acerca dos seus efeitos, e das consequências nos mais diversos âmbitos da sociedade, em especial, no que diz com as relações de trabalho.

Não é à toa que a Uber, antecipando-se a quaisquer indagações, expõe defensivamente em seu site que:

- A Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. Nós oferecemos uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários encontrem uma opção de mobilidade.¹⁶⁰

Ou seja, a Uber não é uma empresa de transporte, é apenas uma “plataforma tecnológica” que aproxima motoristas e usuários. A Uber não é empregadora, e os motoristas são apenas seus “parceiros” e não empregados, são “empresários autoempregados” que escolheram trabalhar na plataforma de maneira independente.¹⁶¹

Possivelmente, esta seja a maior sacada da Uber: dominar o mercado de transporte de passageiros sem ter nenhum veículo ou ferramenta de trabalho, e nenhum funcionário para o desempenho das atividades.

A economia do compartilhamento traz em seu bojo o fascinante modelo de trabalho flexível (no sentido de mobilidade, elasticidade), com flexibilidade de horários, de renda, autodeterminação, entre outros atrativos. Os, antes empregados, agora são microempreendedores, autônomos, “donos de seus próprios narizes” e de todos os custos e riscos que isso acarreta.

Quando a Uber inicia suas atividades em uma cidade, ela facilita a entrada de motoristas maquiando informações sobre a renda e realizando um processo superficial de aprovação de motoristas e veículos. E, até mesmo, incentiva motoristas a tomarem empréstimos de risco junto a bancos com altas taxas para compra de veículos. Fazendo com isso, que os motoristas já partam do vermelho,

¹⁵⁹ UBER INVESTOR. *In*: **INVESTOR**. [S. l.]: [2020?]. Disponível em: https://investor.uber.com/a-letter-from-our-ceo/?_ga=2.97330911.1726260393.1582651027-1292064374.1581959937. Acesso em: 25 ago. 2020.

¹⁶⁰ UBER Newsroom. *In*: **UBER**. [S. l.]: [2020?]. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 13 ago. 2020.

¹⁶¹ SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 130.

iniciando suas atividades com dívidas sem ao menos terem qualquer garantia do trabalho para o qual investiram, pois qualquer *feedback* negativo pode determinar o banimento do motorista da plataforma sem qualquer direito de defesa.¹⁶²

Aproveitando-se da vulnerabilidade dos motoristas, a plataforma impõe regras rigorosas e de forma arbitrária. Os motoristas devem aceitar 90% das chamadas sob pena de ser descredenciado. A plataforma rastreia a localização de seus motoristas e reclama quando estes não cumprem as exigências. De posse de vários dados coletados durante as corridas, a empresa é capaz de controlar o comportamento dos motoristas e “formatar a experiência dos consumidores”. A Uber sabe, por exemplo, que os passageiros aceitam pagar tarifas mais caras quando estão com a bateria do celular acabando.¹⁶³

Ainda, a Uber estuda truques psicológicos e a psicologia da persuasão para a otimização de suas operações. A Uber não possui funcionários, e seus “motoristas parceiros” não têm local nem horário específico para realizar suas atividades. Entretanto, essa “autonomia” pode ser um grave problema à Uber que tem que dar conta da demanda de passageiros em qualquer local e horário.¹⁶⁴

Essa intermediação entre motoristas e passageiros deve estar em equilíbrio. Para tanto, a Uber utiliza recursos psicológicos, técnicas de *videogame*, gráficos e recompensas não monetárias de pouco valor, para manter os motoristas trabalhando por mais tempo, em locais e horários menos lucrativos para eles. A exemplo, a Uber estabelece metas de ganho, enviando alertas aos motoristas informando que estão prestes a atingir uma meta quando tentam fazer *logoff*.¹⁶⁵

No mesmo sentido, a Uber criou um algoritmo – como o da Netflix, que carrega automaticamente o próximo programa incentivando a assistir compulsivamente – enviando a próxima oportunidade de corrida antes de finalizar a que ainda está em curso.¹⁶⁶ E de forma velada, tudo isso a Uber faz sem parecer qualquer tipo de coerção ou poder de mando.

¹⁶² SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 130.

¹⁶³ Ibid. p. 131.

¹⁶⁴ SCHEIBER, Noam. How Uber Uses Psychological Tricks To Push Its Drivers' Buttons. **The New York Times**. New York, 02 abr. 2017. Disponível em: <https://www.nytimes.com/interactive/2017/04/02/technology/uber-drivers-psychological-tricks.html>. Acesso em: 02 ago. 2020.

¹⁶⁵ Ibid.

¹⁶⁶ Ibid.

Ainda, são imensuráveis os danos à integridade física e psíquica dos trabalhadores que, ao se submeterem a um poder diretivo algorítmico, são equiparados à máquinas, objetos, coisas, sem limitações físicas, sendo desconsideradas as regras de higiene, saúde e segurança do trabalho, e até mesmo a própria condição humana daqueles que trabalham para as plataformas digitais.

O céu é o limite das extenuantes jornadas de trabalho que são determinadas pela necessidade de sobrevivência dos “empreendedores” bem como pelos anseios monopolistas das gigantes corporações travestidas de “aplicativos” intangíveis.

A subordinação algorítmica de hoje, pode ser equiparada à subordinação da Idade Média, na qual o trabalho dos servos prestava-se apenas a sua subsistência, e o excedente produzido era destinado ao senhor feudal. Ou seja, trata-se de um retrocesso social camuflado de avanço tecnológico e empreendedorismo.

Ao contrário do que parece, ou ao menos do que se tenta fazer parecer, os algoritmos não são neutros. Eles escondem um poder diretivo ainda mais perigoso. O gerenciamento algorítmico traduz-se na possibilidade de transformar “modos de vida, relações sociais, trajetórias e desigualdades em dados administráveis que produzirão e reproduzirão desigualdades e mecanismos de exploração do trabalho.”¹⁶⁷

No entanto, a Uber localiza-se atualmente num limbo, não apenas jurídico, legal, mas também ético. Certamente a dominação psicológica dos seus motoristas ultrapassam qualquer limite existente numa relação de trabalho ou até mesmo, em qualquer outra relação social pautada no respeito ao ser humano.

Ainda, há que se destacar o sistema de reputação, que permite aos passageiros classificar os motoristas. A maioria dos passageiros retribui classificando o motorista com 5 estrelas. Contudo, a mercê de passageiros mais exigentes, caso sua classificação caia para menos de 4,7, os motoristas podem ser banidos das plataformas sem qualquer direito de contraditório, perdendo assim, de forma arbitrária, o seu “ganha-pão”.¹⁶⁸

¹⁶⁷ ABÍLIO, Ludmila Costhek. Breque no despotismo algorítmico: uberização, trabalho sob demanda e insubordinação. **Blog da Boitempo**. São Paulo, 30 jul. 2020. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/07/30/breque-no-despotismo-algoritmico-uberizacao-trabalho-sob-demanda-e-insubordinacao/>. Acesso em: 23 ago. 2020.

¹⁶⁸ SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. p. 133.

Assim, de posse dessas ferramentas e sem oposição à sua agenda, a Uber, assim como as demais plataformas que seguem este modelo, poderão levar a classe trabalhadora ao limite, a uma “escravidão digital”¹⁶⁹.

Poderiam ser elencados, aqui, mais uma série de exemplos acerca das novas formas de exploração do trabalho por parte da Uber. Mas os poucos citados são suficientes para demonstrar a profunda precarização, uberização, dos motoristas “parceiros”, facilitada pelos meios tecnológico-informacional-digitais, o que se verá com mais particularidade a seguir.

¹⁶⁹ ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 30.

3.2 UBERIZAÇÃO E PRECARIZAÇÃO – A ESCRAVIDÃO DIGITAL

A sociedade industrial, da era taylorista-fordista, no âmbito do trabalho ou fora dele, no seu modelo de vida, em suas alegrias e tristezas, em sua concepção de pertencimento, de desempenho, em sua justificação da desigualdade, em sua política e cultura, era uma sociedade pautada no trabalho assalariado do princípio ao fim.¹⁷⁰

A importância do trabalho para a sociedade industrial não tem precedentes na história. Na Grécia antiga, todo trabalho voltado à subsistência, à satisfação das necessidades básicas, era realizado pelos escravos, enquanto os cidadãos livres poderiam se dedicar a outras atividades como à política, à atuação e à criação artística. Ainda na Idade Média, o trabalho braçal também era destinado a classes inferiores, o que começou a mudar com o surgimento da burguesia, quando os nobres começaram a “descer às planícies da medicina ou da jurisprudência, assumindo, assim, um “ofício burguês”.¹⁷¹

A partir de então, o trabalho já não se fundamenta apenas para manutenção da subsistência, mas era base na conduta individualizada das pessoas. Ou seja, trabalho e profissão como “eixos de conduta”, juntamente com a família, formavam uma base na qual a vida dos indivíduos era amparada.¹⁷²

Desde então, somos criados para exercer uma profissão. Desde crianças somos questionados acerca do que ser quando crescer. Somos incentivados a escolher uma profissão para nosso futuro e a nos preparar para tal exercício estudando anos da nossa juventude. Nossas vidas giram em torno das atividades profissionais, e adequamos as demais atividades a partir do período destinado ao trabalho. A “velhice” é definida como a “ausência de trabalho”. Nos identificamos a partir da profissão quando somos questionados sobre o que somos. E, a resposta imediata é dada com a profissão (médico, advogado, pintor, eletricista, etc.) e não outra qualificação qualquer, como poderia ser por exemplo, a religião (católico, evangélico, etc.); as características físicas (ruivo, baixo, etc.). Enfim, a partir da profissão, podemos avaliar as capacidades, as necessidades e a posição social e

¹⁷⁰ BECK, Ulrich. **Sociedade de risco**: rumo a uma outra modernidade. Tradução de Sebastião Nascimento. 2 ed. São Paulo: Editora 34, 2011. p. 205.

¹⁷¹ Ibid. p. 203.

¹⁷² Ibid. p. 203.

econômica das pessoas, ocorrendo uma equivalência entre a pessoa e sua profissão.¹⁷³

Entretanto, hoje, e talvez num futuro bem próximo, as concepções sociais sejam outras. Tanto a família como a profissão estão perdendo “suas garantias e funções tutelares”.¹⁷⁴ O sistema empregatício do último século, forjado a partir de vários conflitos sociais e políticos, que se ampara em “padronizações intensivas”¹⁷⁵ em todos os âmbitos do contrato de trabalho, do local de trabalho e, da jornada de trabalho, já não ampara as novas morfologias do trabalho.

Até meados dos anos setenta, o trabalho era espacialmente concentrado em grandes fábricas e a regra geral era do “trabalho vitalício de jornada integral” como parâmetro de organização temporal. Assim, a partir de tais parâmetros era possível definir o planejamento da mão-de-obra nas empresas. Esse sistema permite uma clara distinção entre trabalho e ócio, passíveis de delimitação de espaço e tempo, e também, de delimitações sociais e jurídicas distinguindo emprego e desemprego.¹⁷⁶

Contudo, em razão de “ondas de racionalização”, os pilares de sustentação desse sistema de “pleno emprego” – direito do trabalho, local de trabalho e jornada de trabalho – começam a ser corroídos pela flexibilização. Conseqüentemente, as fronteiras entre trabalho e ócio tornam-se fluidas e novas e múltiplas formas flexíveis de subemprego se propalam na sociedade.¹⁷⁷

O desenvolvimento das atividades laborais, já não se dão de forma espacialmente concentrada, podem se dar de forma “descentralizada”, “espacialmente difusa” através dos meios eletrônicos. Com isso, há um relaxamento nas regras de frequência dos empregados, rearranjos quanto à distribuição de tarefas e funções que agora podem ser cumpridas parcial ou integralmente em casa, sob a veste de trabalho eletrônico. “A conexão entre processos sociais de trabalho e de produção se afrouxa”, não sendo mais a regra, o “trabalho conjunto num mesmo lugar”.¹⁷⁸

O novo sistema empregatício abandona a configuração “fabril visível”, concentrada em um espaço físico único (como galpões de fábrica, prédios, etc.) e dá

¹⁷³ BECK, Ulrich. **Sociedade de risco**: rumo a uma outra modernidade. Tradução de Sebastião Nascimento. 2 ed. São Paulo: Editora 34, 2011. p. 204.

¹⁷⁴ Ibid. p. 205.

¹⁷⁵ Ibid. p. 205.

¹⁷⁶ Ibid. p. 207.

¹⁷⁷ Ibid. p. 207.

¹⁷⁸ Ibid. p. 208.

lugar à “configuração fabril invisível.” E essas flexibilizações de jornada e local de trabalho, implicam efeitos sobre a renda. Ademais, essa flexibilização espacial aliada a maior autonomia por parte dos trabalhadores resultam numa “privatização dos riscos que o trabalho oferece à saúde física e psicológica”, sem falar nos demais custos com as instalações e equipamentos.¹⁷⁹

Estamos saindo de um sistema – “socioindustrial unificado de trabalho de jornada integral”, organizado de modo fabril, ameaçado pelo desemprego – e dando espaço a um sistema descentralizado, de subempregos flexíveis, marcado por riscos, mas que, contudo, não terá mais a ameaça do desemprego (a falta de um posto de trabalho). Neste novo sistema flexível, o desemprego já foi “integrado” sob a veste de subemprego precário, e sua veste de ameaça foi substituída por uma “generalização de incertezas ocupacionais” antes desconhecidas.¹⁸⁰

Aqui, um passo mais à frente, a economia do compartilhamento está alterando profundamente as relações de trabalho, assim como o “tecido social” no qual ela está inserida. Os empregadores agora se utilizam da “nuvem humana” para o desenvolvimento das atividades empresariais. Ou seja, as atividades são criadas e lançadas em uma nuvem virtual de “potenciais trabalhadores”, de qualquer parte do mundo. Essa nuvem não é composta por empregados, mas sim por trabalhadores autônomos.¹⁸¹

Hoje, o Vale do Silício tem grande destaque no cenário econômico mundial por ser berço da economia do compartilhamento e do desenvolvimento das revolucionárias tecnologias digitais, onde localizam-se as maiores plataformas que atuam em nível global. Contudo, já na década de 1990, centro da “nova economia” recém-surgida (marcada pela tecnologia da informação) liderava a criação de múltiplas formas de empregos flexíveis.

Nesse contexto, a revolução tecnológica, é um dos fatores que apontam para a destruição ou diminuição do emprego, além do aprofundamento e generalização mundial da concorrência capitalista e, o processo de reestruturação empresarial. Por certo que o avanço tecnológico extinguiu algumas profissões, funções, postos de

¹⁷⁹ BECK, Ulrich. **Sociedade de risco**: rumo a uma outra modernidade. Tradução de Sebastião Nascimento. 2 ed. São Paulo: Editora 34, 2011. p. 209.

¹⁸⁰ Ibid. p. 209.

¹⁸¹ SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016. p. 53-54.

emprego e, até mesmo, de trabalho.¹⁸² Entretanto, é certo também, que a revolução tecnológica também criou novas demandas, perspectivas de vida, novos mercados, novas dinâmicas laborais e “novas dimensões para o mundo do trabalho.”¹⁸³

Nos anos 70, a hegemonia do discurso “neoliberal” marcou a sociedade em todos os setores, em especial nas relações de trabalho. O crescimento e desenvolvimento das economias dependiam do potencial de competitividade do mercado, pelo que a maximização dessa concorrência deveria ser posta em prática a qualquer preço, possibilitando que “os princípios de mercado permeassem todos os aspectos da vida.” Uma das medidas foi a flexibilização do mercado de trabalho.¹⁸⁴

Coincidente com esse período surgia então a terceira revolução tecnológica do capitalismo – assim chamada pela profundidade do nível de inovação, marcada pelo surgimento da microeletrônica, a robotização, microinformática, telecomunicações, e a internet – que trouxe significativas modificações aos sistemas de organização das empresas, em suas estruturas econômicas e organizacionais.¹⁸⁵ Há quem diga que a terceira revolução tecnológica perdure até os dias atuais, havendo apenas um aprofundamento dos níveis de inovação. E, por outro lado, há quem sustente que a quarta revolução tecnológica ou industrial coincide com a virada do século XX para o século XXI, sendo chamada de “revolução digital”.¹⁸⁶

Tais inovações tecnológicas, viabilizam e se associam a novas formas de organização das empresas e dos processos produtivos, acentuando-se as automações com a robotização, melhorias no campo das comunicações e transmissão de dados, facilitação e barateamento do transporte de pessoas e bens, etc.¹⁸⁷

O sistema de gestão empresarial e de força de trabalho predominante no século XX até os anos 70, era o chamado fordismo ou taylorismo, tendo sua origem

¹⁸² DELGADO, Maurício Godinho. **Apresentação**. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 9.

¹⁸³ Ibid. p. 9.

¹⁸⁴ STANDING, Guy. **O precariado: a nova classe perigosa**. Tradução Cristina Antunes. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2014. p. 15.

¹⁸⁵ DELGADO, Maurício Godinho. **Capitalismo, trabalho e emprego: entre o paradigma da destruição e os caminhos da reconstrução**. 3 ed. São Paulo: LTr, 2017. p. 42.

¹⁸⁶ SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016. p. 16.

¹⁸⁷ DELGADO, Maurício Godinho. op. cit. p. 42.

nos EUA. Esse sistema baseava-se no método de gestão trabalhista criado pelo engenheiro Frederick Winslow Taylor (1856-1915).¹⁸⁸

O taylorismo consistia em um método sistemático aplicado aos processos práticos de trabalho, fazendo com que os processos fossem simplificados e agilizados através do treinamento da mão de obra, potencializando a produtividade. Propunha a separação de tarefas e a “rotinização no processo laborativo”, o que multiplicava a produtividade do trabalho, e conseqüentemente viabilizava a produção massiva característica do sistema capitalista.¹⁸⁹

Nessa linha, Henry Ford (1863-1947), empresário norte-americano do setor automobilístico, incorporou o método taylorista na produção do veículo “modelo T”, em 1913. A partir de então, consolidou-se o novo modelo de “gestão da força de trabalho e do próprio empreendimento produtivo capitalista.”¹⁹⁰

O fordismo-taylorismo caracteriza as grandes plantas industriais centralizadas, com uma lógica gerencial e administrativa de forma vertical (entre matriz e filiais) de modo a uniformizar todos os seus componentes, garantindo segurança e rapidez aos processos. Também, são empresas com grande massa de trabalhadores imbuídos de funções pouco especializadas, no mais das vezes ligados a uma esteira rolante da linha de produção que permite a produção de forma incessante, assegurando a máxima produtividade.¹⁹¹

Entretanto, a partir dos anos 70, então, num cenário de forte crise econômica, esse padrão sofre modificações. Tal crise é desencadeada pela intensificação da concorrência “interempresarial e mundial”, com a invasão do concorrente japonês nos mercados europeu e norte-americano. Tudo isso concomitante à terceira revolução tecnológica e com “condições macroeconômicas desfavoráveis ao Estado de Bem-Estar Social”, favorece então o surgimento de novos sistemas de gestão empresarial e do trabalho. Dentre eles destaca-se o toyotismo ou ohnismo, como o de maior impacto.

O toyotismo ou ohnismo é influenciado pelo capitalismo japonês pós-segunda guerra, a partir da implementação do sistema por uma das suas maiores empresas ,

¹⁸⁸ DELGADO, Maurício Godinho. **Capitalismo, trabalho e emprego**: entre o paradigma da destruição e os caminhos da reconstrução. 3 ed. São Paulo: LTr, 2017. p. 46.

¹⁸⁹ Ibid. p. 46.

¹⁹⁰ Ibid. p. 46.

¹⁹¹ Ibid. p. 47.

no caso a Toyota, cujo vice-presidente era o engenheiro Taiichi Ohno.¹⁹² Tal sistema, vem sendo modificado pelas transformações ocorridas na gestão das empresas de sua força de trabalho, nas últimas três décadas.

O toyotismo visa elevar a produtividade do trabalho em contextos de crise (alta competitividade econômica e baixa demanda de consumo). Ao contrário do taylorismo/fordismo que mantinha um modelo de verticalização da empresa, com as “superplantas” empresariais, o toyotismo/ohnismo carrega a ideia da “empresa enxuta”, propondo a subcontratação de outras empresas com intuito de delegar tarefas auxiliares no produto final da “empresa-polo”, mantendo para si apenas as atividades principais ou atividades-fim de seu objetivo empresarial, repassando as demais atividades-meio a empresas menores subcontratadas.¹⁹³

Observe-se que, muito embora este sistema não reduza de maneira impactante o número de postos de trabalho, ele reduz drasticamente o “valor econômico desse mesmo trabalho”, tendo em vista o baixo padrão de contratação das empresas subcontratadas. Com isso, há uma redução dos custos da empresa e um aumento de produtividade proporcionados pela redução da renda dos trabalhadores¹⁹⁴, ou seja, às custas desses.

Também, ao contrário do sistema anterior que previa o fracionamento das tarefas com funções bem definidas, o toyotismo/ohnismo agrega várias funções à mesma pessoa, pregando a ideia de “multifuncionalidade” do trabalhador. Além disso, há uma redução de estoques o mais próximo possível da demanda de consumo, com sistema de produção *just in time* e de estoque zero.¹⁹⁵

Além da revolução tecnológica e o processo de reestruturação empresarial, o terceiro fator que aponta para o “fim” do emprego é o aprofundamento e generalização mundial da concorrência capitalista. Certamente o aprofundamento da concorrência se deu em razão da inserção das economias nacionais, agora nos mercados mundiais, aumentando a competitividade entre as empresas desse novo capitalismo globalizante. Dessa forma, a iminência da concorrência pode prejudicar o desempenho da empresa, que por sua vez compromete sua força de trabalho. Ainda, tal desempenho empresarial depende também do modo de atuação do

¹⁹² DELGADO, Maurício Godinho. **Capitalismo, trabalho e emprego**: entre o paradigma da destruição e os caminhos da reconstrução. 3 ed. São Paulo: LTr, 2017. p. 47.

¹⁹³ Ibid. p. 48.

¹⁹⁴ Ibid. p. 48.

¹⁹⁵ Ibid. p. 49.

Estado em relação às políticas públicas adotadas tanto internamente quanto aquelas voltadas para o posicionamento de sua economia no mercado global.¹⁹⁶

O mundo produtivo contemporâneo vem apresentando tendências mundiais de informalização do mercado de trabalho e o aumento dos níveis de precarização dos trabalhadores, especialmente a partir do profundo processo de reestruturação dos sistemas de gestão e produção do capital, ocorrido de forma global na década de 70, ao final do século XX.¹⁹⁷

Tais modificações ocorridas no mundo do trabalho em prol da perpetuação da hegemonia capitalista, no início se chamou de “flexibilização”. Desde então, ao longo das últimas décadas o processo vem tomando proporções maiores, recebendo também a denominação de “precarização” em razão do aprofundamento dos níveis de informalidade e de seus efeitos negativos.

Num cenário mais recente, a partir da crise global de 2007-2008, e com o surgimento da economia do compartilhamento e respectivas plataformas digitais, vivemos uma, ainda maior, degradação do trabalho (contratado, formalizado, devidamente regulamentado) que vem sendo substituído pelos mais diversos modos de terceirização, informalização, precarização. Nesse passo, em razão das constantes mutações de tempo e espaço provocadas pela globalização do capital, surgem novas modalidades de trabalho na indústria, na agricultura, e nos serviços.¹⁹⁸ Neste último setor, aqui, particularmente, ganha destaque o trabalho na plataforma digital Uber, objeto de análise deste trabalho, modalidade da economia do compartilhamento, que pelas razões acima já expostas, inaugurou mais uma expressão variante da precarização: a “uberização”.

Não é de hoje as discussões sobre o “fim do emprego”, o “fim do trabalho”. Entretanto, talvez seja o fim do emprego, da maneira como concebida pelo taylorismo/fordismo, mas certamente não é o fim do trabalho na era digital, onde o homem seria totalmente substituído pelos computadores. O que estamos vivenciando hoje é o surgimento de um novo modelo de trabalho em expansão, uma nova morfologia do trabalho que desponta com o crescimento exponencial do “novo

¹⁹⁶ DELGADO, Maurício Godinho. **Capitalismo, trabalho e emprego**: entre o paradigma da destruição e os caminhos da reconstrução. 3 ed. São Paulo: LTr, 2017. p. 53.

¹⁹⁷ ANTUNES, Ricardo. **A nova morfologia do trabalho e suas principais tendências**. In: Id. (org.). Riqueza e miséria do trabalho no Brasil II. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 13.

¹⁹⁸ DRUCK, Graça. **A epidemia da terceirização**. In: ANTUNES, Ricardo (org.). Riqueza e miséria do trabalho no Brasil III. São Paulo: Boitempo, 2014. p. 13.

proletariado de serviços”, ou ainda, o que se poderia chamar de “escravidão digital”.¹⁹⁹

Considerando as profundas mudanças havidas no mundo produtivo do capitalismo contemporâneo, a partir de agora o conceito de classe trabalhadora deve ser ampliado a fim de abarcar a totalidade de trabalhadores e trabalhadoras que vendem sua força de trabalho como mercadoria em troca de salário, independente dos tipos de atividades que exercem, regulamentadas ou não.²⁰⁰

No contexto econômico em que o capital financeirizado e globalizado influencia predominantemente as mais diversas áreas da sociedade, as empresas buscam a maximização de seus lucros transferindo aos trabalhadores e trabalhadoras o ônus de tal benesse, seja pela exigência crescente de maior produtividade em menor espaço de tempo, seja pela busca incessante da redução de custos com a força de trabalho com a flexibilização dos contratos. Neste cenário, a terceirização tem sido a principal modalidade de gestão adotada pelas empresas, uma vez que ela mascara as relações entre capital e trabalho através das relações interempresariais, trazendo consequências ainda mais degradantes à classe trabalhadora com impactos em seu tempo de trabalho e tempo de vida, subjetividade, saúde, sem falar nos direitos.²⁰¹

A terceirização é um fenômeno velho e ao mesmo tempo novo. É velho pois que se trata de forma de exploração do trabalho utilizada desde a Revolução Industrial até o ápice do fordismo e do estado de bem estar social na Europa e nos Estados Unidos, especialmente no setor industrial, de extração de carvão, e de serviços portuários. No Brasil, a terceirização aparece nos primórdios da industrialização, contudo tem sua origem na agricultura que se baseava no trabalho tipicamente sazonal.²⁰²

Por outro lado, diz-se que a terceirização é fenômeno novo porque tem lugar central nas novas formas de organização e gestão do trabalho. Ou seja, é assunto atual e polêmico considerando a importância e a amplitude que assume no contexto da flexibilização e precarização das relações de trabalho no atual momento de um capitalismo globalizado. A terceirização deixa de ser utilizada de maneira marginal

¹⁹⁹ ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 30.

²⁰⁰ Ibid. p. 31.

²⁰¹ Ibid. p. 31-32.

²⁰² DRUCK, Graça. **A precarização social do trabalho no Brasil**. In: ANTUNES, Ricardo. (org.) Riqueza e miséria do trabalho no Brasil II. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 66.

ou periférica e torna-se “prática essencial para flexibilização da produção, dos contratos e do emprego.”²⁰³

No Brasil ganhou amparo legal em 2017 – pelas leis 13.429 e 13.467 (a reforma trabalhista), que alteraram a lei 6.019/74²⁰⁴ – a despeito da já existente regulamentação imprópria estabelecida pela jurisprudência do TST, vertida no conhecido verbete expresso na Súmula 331. Nesse sentido, a reforma trabalhista flexibilizou ainda mais as relações de trabalho ao permitir expressamente a terceirização, também, das atividades-fim da empresa, pois que anteriormente a regulamentação através jurisprudência do TST permitia apenas a terceirização das atividades-meio.

As grandes corporações da economia do compartilhamento realizam uma espécie de “terceirização internacional silenciosa”, pois que se ocultam atrás da “nuvem humana” que formam²⁰⁵, eximindo-se de qualquer espécie de vínculo ou responsabilização.

Tal fenômeno também pode ser chamado de *crowdsourcing*²⁰⁶, (*crowd*, significa multidão, substituindo a partícula “out” da palavra *outsourcing*, terceirização) que significa uma evolução do processo de terceirização. Ou seja, o trabalho não mais é terceirizado da forma tradicional, pessoal, a um empregado. Agora, o trabalho agora é terceirizado a uma multidão, uma enorme rede aberta de trabalhadores em potencial, uma “nuvem” de trabalhadores.

Contudo, as empresas terceirizadas têm sido uma importante ferramenta do capital no que diz com o “crescimento da extração do excedente de trabalho visando a criação de mais-valor e o aumento dos lucros.”²⁰⁷ A terceirização contribui na expansão de novas formas de trabalho, não apenas na produção material, mas também na “circulação do capital e agilização das informações” (que normalmente são realizadas por atividades imateriais). Dessa forma, as atividades imateriais cada

²⁰³ DRUCK. Graça. **A precarização social do trabalho no Brasil**. In: ANTUNES, Ricardo. (org.) Riqueza e miséria do trabalho no Brasil II. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 66.

²⁰⁴ BRASIL. **Lei nº 6.019, de 03 de janeiro de 1974**. Dispõe sobre o trabalho temporário nas empresas urbanas, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1974. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6019.htm. Acesso em: 03 ago. 2020.

²⁰⁵ SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016. p. 54.

²⁰⁶ HOWE, Jeff. Crowdsourcing: a definition. In: **Crowdsourcing**. 02 jun. 2006. Disponível em: https://crowdsourcing.typepad.com/cs/2006/06/crowdsourcing_a.html. Acesso em: 10 ago. 2020.

²⁰⁷ ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 32.

vez mais ganham destaque no amplo processo de reprodução do capital “financeirizado, informacional e digital.”²⁰⁸

O novo capitalismo tem se caracterizado pela expansão de novas modalidades de trabalho assalariado no setor de serviços, ampliando formas geradoras de valor, ainda que com aparência de não valor. Aqui, as tecnologias da informação e da comunicação cada vez mais estão presentes nos processos de produção, tanto material como imaterial, o que permite o entendimento acerca dos “novos mecanismos” que vêm sendo utilizados pelo capital.²⁰⁹ Um dos exemplos é o *zero hour contract*, modalidade na qual os contratos não possuem determinação de hora, os trabalhadores ficam à disposição aguardando uma chamada, ganham apenas pelo que fizeram. Essa forma de contratação é bem comum para médicos, enfermeiros, motoristas, eletricitas, advogados, profissionais dos serviços de limpeza, consertos domésticos, entre tantos outros.²¹⁰

No Brasil especificamente, a reforma trabalhista de 2017 mais uma vez andou no mesmo lado da precarização, chancelando esta nova forma de trabalho, o trabalho intermitente, previsto no artigo 443, §3º da CLT²¹¹, que permite ao empregador determinar qualquer hora, dia ou mês para a prestação de serviços, pagando o empregado apenas pelas horas efetivamente prestadas, restando ao empregado os custos do risco do negócio do empregador ao não ser remunerado nas horas de inatividade.

Ou seja, cada vez mais o capital desenvolve ferramentas de controle do processo de trabalho capazes de equiparar o tempo de trabalho a tempo de produção, de forma racionalizada, programada e quase perfeita, especialmente através do gerenciamento algorítmico.²¹²

O trabalhador *just in time* celetista pode ser então convocado ao trabalho apenas quando necessário, pode legalmente receber menos que um salário mínimo, trabalhando no tempo da demanda, sem ter

²⁰⁸ ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 32.

²⁰⁹ Ibid. p. 33.

²¹⁰ Ibid. p. 34.

²¹¹ BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Rio de Janeiro, RJ: Presidência da República, 1943. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 23 ago. 2020.

²¹² ABÍLIO, Ludmila Costhek. Breque no despotismo algorítmico: uberização, trabalho sob demanda e insubordinação. **Blog da Boitempo**. São Paulo, 30 jul. 2020. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/07/30/breque-no-despotismo-algoritmico-uberizacao-trabalho-sob-demanda-e-insubordinacao/>. Acesso em: 23 ago. 2020.

nada garantido. Ou seja, a informalização do trabalho por dentro da CLT já está bem consolidada.²¹³

Essa forma de flexibilização utilizada pelo capital, agora é facilitada pela expansão do trabalho online e dos aplicativos de internet (que ocultam/encobrem as grandes “corporações globais que dominam o mundo financeiro e dos negócios”), gerando para os trabalhadores uma disponibilidade eterna, uma “escravidão digital”.²¹⁴

Somando-se a este grupo, surge uma nova massa de “empreendedores”, de trabalhadores “autônomos”. Aqui, a Uber é certamente o exemplo mais emblemático dessas novas modalidades de flexibilização ou precarização, ou melhor ainda, de uberização. Os “motoristas parceiros”, arcam com todas as despesas de seu “empreendimento”, tais como manutenção e depreciação do veículo, combustível, limpeza, alimentação, seguridade, etc.

A Uber – que se diz ser apenas o aplicativo que aproxima motoristas e passageiros, uma “empresa de tecnologia” que não emprega motoristas e não possui nenhum veículo²¹⁵, quando em verdade é uma corporação global de trabalho assalariado disfarçado de trabalho autônomo. E com tal argumento, a plataforma apropria-se “do mais-valor gerado pelo serviço dos motoristas”²¹⁶, a despeito da existência e vigência de um arcabouço de proteção social do trabalho.

Essa é a nova tônica que se expande em escala global no universo do trabalho digital, em especial no setor de serviços: trabalho cada vez mais flexível, sem jornada determinada, sem espaço laboral definido, sem remuneração fixa e, ainda, sem direitos. É o que podemos chamar de “uberização do trabalho”.²¹⁷

Essa lógica vai ao encontro da denominada “indústria 4.0”, tese nascida na Alemanha em 2011, “concebida para gerar um novo e profundo salto tecnológico no mundo produtivo” a partir das novas tecnologias da informação e comunicação que evoluem rapidamente. Com isso, os processos produtivos automatizados serão

²¹³ ABÍLIO, Ludmila Costhek. Breque no despotismo algorítmico: uberização, trabalho sob demanda e insubordinação. **Blog da Boitempo**. São Paulo, 30 jul. 2020. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/07/30/breque-no-despotismo-algoritmico-uberizacao-trabalho-sob-demanda-e-insubordinacao/>. Acesso em: 23 ago. 2020.

²¹⁴ ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. op. cit. p. 34.

²¹⁵ UBER Newsroom. In: **UBER**. [S. l.]: [2020?]. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 13 ago. 2020.

²¹⁶ ANTUNES, Ricardo. op. cit. p. 35.

²¹⁷ Ibid. p. 36-37.

intensificados de tal forma, a proporcionar o controle digital de toda a logística empresarial.²¹⁸

Ou ainda, de acordo com Klaus Schwab, podemos chamar o fenômeno de quarta revolução industrial, pois que tem um alcance muito mais amplos em todas as esferas da sociedade, não apenas econômico. E, o que a diferencia das revoluções precedentes é a fusão de tecnologias e a “interação entre os domínios físicos, digitais e biológicos.”²¹⁹

Como consequência para o mundo do trabalho haverá a ampliação do “trabalho morto” através do maquinário digital (“internet das coisas”) conduzindo o processo fabril, e por outro lado, a redução do “trabalho vivo”, uma vez que as tarefas manuais e mais tradicionais serão substituídas por outras ferramentas comandadas de modo “informacional-digital”.²²⁰

Ainda, tais transformações no mundo do trabalho trazem consigo uma crescente expansão do “desemprego estrutural” que atinge o mundo em escala global. De maneira contraditória, por um lado há uma redução do operariado industrial e fabril, e por outro lado, há um aumento do “subproletariado”, o trabalho precário. Há, dessa forma, um processo de maior “heterogeneização, fragmentação e complexificação da classe trabalhadora.”²²¹

Assim, diante dessa nova morfologia do trabalho que vem se moldando pelo modelo de acumulação flexível, especialmente a partir da crise de 2008 e do posterior advento da economia do compartilhamento, o estudo aborda em sua sequência, uma nova e emergente classificação global de trabalhadores cada vez mais precarizados, pejetizados, uberizados.

²¹⁸ ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 37.

²¹⁹ SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016. p. 16.

²²⁰ ANTUNES, Ricardo. op. cit. p. 37-38.

²²¹ ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho?**: ensaios sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 14 ed. São Paulo: Cortez, 2010. p. 47.

3.2.1 Precariado x Infoproletariado

Na atual era global não há a substituição de classes, mas sim uma fragmentação dessa estrutura. E, com isso, surge a necessidade de novas denominações, pois que os termos “classe trabalhadora”, “trabalhadores” e “proletariado”²²², que por muitos anos foi capaz de dar identidade e reconhecimento a determinados grupos de pessoas, agora já não dá conta do contexto social no mercado global do século XXI.

Nesse contexto surgem várias denominações ao novo contingente de trabalhadores precarizados: “precariado”²²³; “infoproletariado”²²⁴, “cibertariado” (cybertariat)²²⁵, etc.

Nesta linha, Guy Standing define o surgimento de uma nova classe, “*sui generis*”, o “precariado”, que consiste em pessoas que possuem frágeis vínculos de confiança tanto com o capital como com o próprio Estado. São aquelas pessoas que realizam trabalhos informais, precários, desprovidos das garantias sociais.²²⁶ O precariado engloba várias dimensões, entre elas a falta de uma identidade segura baseada no trabalho. Tais trabalhadores dessa “classe” caracterizam-se por serem desprovidos de formas de garantias sociais relacionadas ao trabalho que foram perseguidas no pós-segunda guerra, quais sejam:

Garantia de mercado de trabalho – oportunidades adequadas de renda-salário; no nível macro, isto é, realçado por um compromisso governamental de “pleno emprego”.

Garantia de vínculo empregatício – Proteção contra a dispensa arbitrária, regulamentação sobre contratação e demissão, imposição de custos aos empregadores por não aderirem às regras e assim por diante.

Segurança no emprego – Capacidade e oportunidade para manter um nicho no emprego, além de barreiras para diluição de habilidade, e oportunidades de mobilidade “ascendente” em termos de status e renda.

Garantia de reprodução de habilidade – Oportunidade de adquirir habilidades, através de estágios, treinamentos de trabalho, e assim por diante, bem como oportunidade de fazer uso dos conhecimentos.

²²² STANDING, Guy. **O precariado**: a nova classe perigosa. Tradução Cristina Antunes. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2014. p. 24

²²³ Ibid. p. 25.

²²⁴ ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 79.

²²⁵ Ibid. p. 48.

²²⁶ STANDING, Guy. op. cit. p. 25.

Segurança de renda – Garantia de renda adequada e estável, protegida, por exemplo, por meio de mecanismos de salário mínimo, indexação dos salários, previdência social abrangente, tributação progressiva para reduzir a desigualdade e para complementar as baixas rendas.

Garantia de representação – Possuir uma voz coletiva no mercado de trabalho por meio, por exemplo, de sindicatos independentes, com direito de greve.²²⁷

O precariado então, além da falta das garantias de emprego, se compõe de indivíduos que carecem de uma identidade baseada no trabalho, de um sentimento de pertencimento a uma comunidade laboral. Normalmente ocupam empregos desprovidos de carreira, sem perspectivas quanto ao futuro profissional. Muito embora a maioria dos trabalhadores pertencentes a este grupo se sintam desconfortáveis com a insegurança e as poucas perspectivas de um futuro, alguns outros se acham identificados e satisfeitos por terem uma “liberdade”, sem comprometimento moral ou comportamental.²²⁸

O precariado não é um grupo homogêneo. Seus integrantes são os mais diversos tipos de trabalhadores, jovens, velhos, migrantes, mulheres, homens, que realizam os mais diversos tipos de trabalhos. Contudo, o que há em comum entre eles, é o sentimento de que “seu trabalho é útil (para viver), oportunista (pegar o que vier) e precário (inseguro).”²²⁹

Nesse sentido, é atual e adequada a tese de Sennett²³⁰ quanto à corrosão do caráter dos trabalhadores modernos do capitalismo flexível, pois que vivem uma ansiedade constante, sem saber se os riscos serão compensados, sem perspectiva de uma carreira, sem poder fazer planejamentos de vida a longo prazo.

O discurso ainda é muito coincidente: “Diz-se que, atacando a burocracia rígida e enfatizando o risco, a flexibilidade dá às pessoas mais liberdade para moldar suas vidas.”²³¹ Contudo, tal promessa não passa de uma falácia. Sennett afirma que

Na verdade, a nova ordem impõe novos controles, em vez de simplesmente abolir as regras do passado – mas também esses

²²⁷ STANDING, Guy. **O precariado**: a nova classe perigosa. Tradução Cristina Antunes. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2014. p. 28.

²²⁸ Ibid. p. 31.

²²⁹ Ibid. p. 33.

²³⁰ SENNETT, Richard. **A corrosão do caráter**: as consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo. Tradução: Marcos Santarrita. 17^a ed. Rio de Janeiro: Record, 2012. p. 9-12

²³¹ Ibid. p. 9-12.

novos controles são difíceis de entender. O novo capitalismo é um sistema de poder muitas vezes ilegível.²³²

O caráter é formado a partir de “traços pessoais a que damos valor em nós mesmos, e pelos quais buscamos que os outros nos valorizem”, bem como a partir de aspectos de longo prazo de nossa experiência emocional, se materializando através da lealdade, do compromisso mútuo, da busca de objetivos a longo prazo, e da prática de adiar a satisfação em troca de um fim futuro.²³³

Entretanto, na sociedade atual – cada vez mais globalizada, marcada pelo avanço tecnológico que relativiza os limites de tempo e espaço até então convencionados, com uma economia cada vez mais dinâmica e imediatista – não é mais possível sustentar projetos de longo prazo. Não é possível estabelecer lealdade e compromissos mútuos com instituições ou grandes corporações que se desfazem ou que são reprojatadas continuamente²³⁴ na medida de seus novos interesses.

Na mesma linha, Guy Standing afirma que a “parafernália eletrônica” que integra nossas vidas hoje, exercem impactos profundos em nosso cérebro, na nossa maneira de pensar, na nossa capacidade de raciocínio, e na memória de longo prazo. Com isso perdemos nossa capacidade criativa, imaginativa. O mundo digitalizado proporciona estímulos instantâneos, pelo que nosso cérebro é forçado à reações de curto prazo. E, tudo isso favorece a formação psicológica do precariado.

²³⁵

Em resultado, o precariado é uma massa crescente de pessoas “alienadas”, “anômicas”, “ansiosas e propensas à raiva”²³⁶, sem compromisso político, e inclinadas a serem influenciadas por “políticos populistas” e até mesmo por mensagens “neofascistas”, tornando-se assim, “uma classe perigosa”²³⁷, para a sociedade.

Por outro lado, Ricardo Antunes explica que

esses novos contingentes assalariados, especialmente os mais precarizados, que realizam trabalhos esporádicos e intermitentes,

²³² SENNETT, Richard. **A corrosão do caráter**: as consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo. Tradução: Marcos Santarrita. 17ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2012. p. 9-12.

²³³ Ibid. p. 9-12

²³⁴ Ibid. p. 9-12.

²³⁵ STANDING, Guy. **O precariado**: a nova classe perigosa. Tradução Cristina Antunes. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2014. p. 40.

²³⁶ Ibid. p. 47.

²³⁷ Ibid. p. 48.

sem contratação regulamentada e formalizada, e que por isso recebem menores salários, são parte da classe trabalhadora ampliada [...], integrantes, portanto, da classe-que-vive-do-trabalho [...].²³⁸

Assim, diferentemente de Guy Standing, que entende que essa nova massa de trabalhadores precarizados formam uma “nova classe”, Ricardo Antunes defende que a “classe de trabalhadores” é uma só, sendo o gênero do qual o “precariado” (ou infoproletariado, cibertariado, etc.) seria espécie, ou seja, seria apenas “parcela do proletariado.”²³⁹

Portanto o “precariado”, ou o “novo proletariado de serviços” é uma parte constitutiva do proletariado geral, da grande classe de trabalhadores, a parte mais precarizada, que compõe-se

Dos homens e mulheres jovens mais qualificados aos imigrantes pobres; dos imigrantes com qualificação às jovens nativas sem formação; das mulheres brancas às imigrantes negras, indígenas, amarelas, enfim, em um amplo espectro da população excedente de trabalhadores e trabalhadoras [...].²⁴⁰

Essa nova morfologia do trabalho, abarca não apenas o operariado herdeiro da era taylorista-fordista, que ainda subsiste mesmo que em processo de encolhimento, e coexiste com os novos “proletários precarizados de serviços”. Dentro dessa última classificação, destaca-se um subgrupo o “infoproletariado (ou cibertariado)”, um novo contingente de assalariados em expansão, dos quais são exemplos os trabalhos em empresas de tecnologia da informação e comunicação²⁴¹, que por sua vez abrangem empresas de *software*, *call-centers*, empresas de telemarketing, e mais recentemente as plataformas digitais.

Trata-se de um grupo que vem crescendo de maneira exponencial desde que o capitalismo abriu as portas para as “mutações tecnológico-informacionais-digitais”²⁴², ou a partir do que podemos chamar de quarta revolução industrial.

Contudo, o que se pode afirmar é que a classe trabalhadora, em sua nova morfologia, tem fundamental participação no processo de valorização do capital e, por outro lado, tem um aprofundamento e uma diversificação de suas formas de

²³⁸ ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 55.

²³⁹ Ibid. p. 58.

²⁴⁰ Ibid. p. 63.

²⁴¹ Ibid. p. 78-79.

²⁴² Ibid. p. 79.

exploração e precarização, restando uma classe cada vez mais desprovida de direitos e de regulamentação.²⁴³

E, se não bastasse a influência da crise econômica de 2008-2009, a atuação transnacional de grandes corporações representantes do capitalismo monopolista, a agenda neoliberal de flexibilização de direitos trabalhistas, ainda, é instalada uma pandemia, em curso, causada pelo coronavírus²⁴⁴, que por sua vez, veio contribuir com o aprofundamento ainda maior da precarização das relações de trabalho.

No atual cenário pandêmico, medidas de distanciamento e isolamento social são utilizadas a fim de evitar a disseminação da doença, bem como meio eficaz de proteção à saúde das pessoas. Há agora, uma significativa mudança de hábitos em todas as esferas da sociedade, em cujas o uso de tecnologias para realização de atividades de forma remota ganha centralidade.

No vigente contexto de “não saia de casa”²⁴⁵ os serviços de *delivery* disponibilizados por aplicativos aumentaram exponencialmente, exigindo na mesma proporção trabalhadores suficientes para dar conta das entregas. Com isso, trabalhadores das mais diversas atividades prejudicadas pela pandemia, se viram desempregados e obrigados a migrar para as atividades de prestação de “serviços essenciais”, como entregadores de aplicativos. Entretanto, em sentido oposto ao aumento da demanda de serviços, verifica-se de forma proporcionalmente inversa, a queda na remuneração destes trabalhadores.²⁴⁶

Sem falar na inexistência de medidas de proteção à saúde e segurança do trabalho, pois que para estes trabalhadores a ordem é: estar na rua, à disposição das ordens das empresas-aplicativos, por tempo indeterminado, ignorando-se o risco de contaminação pela Covid-19. Esse é o mais novo retrato da uberização potencializada pela crise sanitária vigente.

A precarização, portanto, é um processo em movimento, intrínseco ao capitalismo, que tanto pode ser ampliado, como também reduzido, dependendo da

²⁴³ ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 64.

²⁴⁴ FOLHA informativa COVID-19. In: **OPAS**. Washington, [2020]. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/covid19>. Acesso em: 27 ago. 2020.

²⁴⁵ Slogan surgido no atual contexto da pandemia de coronavírus: “Não saia de casa, mas se sair use máscara”, autor desconhecido.

²⁴⁶ ABÍLIO, Ludmila Costhek. *et al.* Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a COVID-19. **Revista jurídica: trabalho e desenvolvimento humano**. Campinas, v. 3. 08 jun. 2020. Disponível em: <http://revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74>. Acesso em: 29 ago. 2020.

“capacidade de resistência, organização e confrontação da classe trabalhadora.”²⁴⁷

A exemplo disso, e diante do horizonte posto, já se observa os primeiros sinais de luta e organização dos trabalhadores no confronto a essas novas formas de exploração e degradação do trabalho pelas plataformas digitais: o “breque dos apps”²⁴⁸ enquanto a mais recente forma de protesto dos trabalhadores entregadores de aplicativos para reivindicação de seus direitos, substituindo-se ao estado diante da falta de proteção e da inércia das instituições. Tal situação revela a ineficiência do estado em responder a essas novas demandas sociais e tutelar minimamente o direito destes trabalhadores, não apenas nas arenas políticas, mas também na seara judicial.

É certo que estas novas relações de trabalho, surgidas com as empresas-plataforma, anteciparam-se a uma previsão legal específica que as conforme adequadamente, de modo que o judiciário trabalhista brasileiro vem dando um tratamento contingente a essas demandas, pautado unicamente na (in)existência de vínculo trabalhista, a partir de um conceito obsoleto do instituto da subordinação, como se verá adiante, a partir da análise da jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho.

O próximo capítulo deste estudo, abrange aspectos mais profundos e subjetivos, dos atores sociais: Uber e TST, enquanto responsáveis por uma “perversão do direito”. Ou seja, será abordada a forma pela qual tais figuras fogem do direito, fogem do crivo democrático, seja com intuito capitalista de perpetuação de seu monopólio, como no caso da Uber, seja com intuito de manutenção do *status quo*, pelo TST.

²⁴⁷ ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 60.

²⁴⁸ SOPRANA, Paula. Entregadores de apps confirmam segunda paralisação nacional no dia 25. **Folha de S. Paulo**. São Paulo, 07 jul. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/07/entregadores-de-apps-confirmam-segunda-paralisacao-nacional-para-o-dia-25.shtml>. Acesso em: 30 jul. 2020.

4 DISRUPÇÃO X PERVERSÃO

“Na fase do capitalismo nascente, é o empresário que faz o capitalismo, ao passo que na fase mais avançada, é o capitalismo que faz o empresário.”

(Pierre Bourdieu)

Em tempos de profundas mudanças sociais – ocorridas particularmente a partir do surgimento de atores disruptivos no cenário econômico, evento permitido pelo avanço da tecnologia informacional-digital e pela globalização do capital – é coerente o surgimento de novas demandas sociais, que por sua vez, exigem do estado de direito atuação suficiente para estabilização social como resposta ao movimento democrático.

Como já abordado pelo estudo, o problema da privatização do direito por agentes privados, como no caso das gigantes plataformas surgidas com a *sharing economy*, é fenômeno que vem propiciando a perpetuação do capitalismo monopolista. Desta forma, estas grandes corporações de atuação transnacional que ultrapassam barreiras territoriais, vêm relativizando o poder do estado, fugindo ao crivo democrático, atuando livremente sob uma agenda de poder e dominação, monopolizando os mercados de atuação.

Tais entidades prescindem da jurisdição estatal para o exercício de suas atividades para sua expansão global, e inauguram novas formas de exploração do trabalho, as quais dominam e regem de acordo com suas diretrizes, antecipando-se ao poder de tutela dos estados, que ainda não sabem como responder aos dilemas surgidos a partir dessas novas relações.

À vista disso, então, essa resposta do estado-juiz tende a vir corporificada numa decisão irracional fundada em argumentos de autoridade e em um conceito de sociedade naturalizado, cristalizado, com clara intenção de manutenção do *status quo*, pelo que mantém-se distante do crivo democrático através de sua aparência de legalidade, e com isso vai ao encontro da agenda do capital, como se verá adiante neste capítulo, no item “A Uber no TST – como decide esta corte?”.

O estado de direito se presta a justamente limitar tanto o poder privado, como o poder soberano, exigindo a justificação de qualquer conduta através de uma

norma, criada pelo estado ou reconhecida por ele, que a permita determinada ação, ou que conceda abertura dentro de seus limites para tal exercício.²⁴⁹

Nesse sentido, os dois exemplos citados, revelam-se formas de perversão do direito, pois que ultrapassam os limites impostos pelo estado de direito, sem, contudo, o afrontar de forma explícita. Estas formas de perversão “corroem o poder da soberania popular”, pois que revelam várias possibilidades de “fugir” do direito, de manipular as instituições formais, mantendo-as distantes e imunes ao crivo democrático, impedindo, assim, a sua transformação.²⁵⁰

Serão analisados dois atores sociais, a Uber e o TST, que são representativos desta fuga do direito, que se revela através de formas de “perversão do direito”, cujos conceitos se amoldam à presente pesquisa.

A “fuga do direito”, se centra na ideia de que o poder exercido por alguns entes sociais “tende a fugir da formalização e do controle social”, apropriando-se “privadamente” do poder de dizer o direito, revelando-se um poder de cunho autárquico.²⁵¹ É, literalmente, “fugir do estado democrático de direito”, tanto no âmbito nacional como transnacional, através da criação de mecanismos institucionais impermeáveis à influência popular.²⁵² A “fuga do direito” é a forma pela qual se dá a “perversão do direito”, gênero que abarca três espécies, três figuras da perversão do direito,²⁵³ contudo, aqui, ao que coincide com a pesquisa será analisada a figura “zonas de autarquia”.

As “zonas de autarquia” são estabelecidas, ou a partir de uma decisão, quando logo desaparecem, ou podem instalar-se de forma definitiva em “setores ou departamentos de instituições formais, estatais ou não estatais,” denotando aparência de legalidade, mas mantendo-se longe do debate público.²⁵⁴

Assim, a expressão “perversão do direito” é utilizada no sentido de apontar formas de utilização do direito, que se tratam de

²⁴⁹ RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Como decidem as cortes?:** para uma crítica do direito (brasileiro). Rio de Janeiro: FGV Editora, 2013. p. 69.

²⁵⁰ RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Direito das lutas:** democracia, diversidade, multinormatividade. São Paulo: Liber Ars, 2019. p. 212.

²⁵¹ RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Fuga do Direito:** um estudo sobre o direito contemporâneo a partir de Franz Neumann. São Paulo: Saraiva, 2009. p. XXIX.

²⁵² RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Direito das lutas:** democracia, diversidade, multinormatividade. São Paulo: Liber Ars, 2019. p. 212.

²⁵³ Vide com mais detalhamento as três figuras da perversão do direito em: RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Direito das lutas:** democracia, diversidade, multinormatividade. São Paulo: Liber Ars, 2019. p. 212-218.

²⁵⁴ *Ibid.* p. 213.

desenhos regulatórios ou de decisões institucionais que se apresentam como aparentemente legais, mas cujo efeito final, independentemente das intenções ou da justificativa explícitas de seus agentes, é neutralizar a soberania popular, imunizando determinados processos decisórios ou instituições da influência dos diversos agentes sociais em conflito.²⁵⁵

Nesse sentido, serão utilizados a seguir, dois exemplos que “fogem do direito”, sendo que um deles se encaixa no conceito de “zonas de autarquia”, uma das “formas perversão do direito.” Em primeiro momento, a “fuga do direito”, de uma forma mais genérica, se coaduna com as ações perpetradas pela plataforma Uber nos últimos anos – anteriormente analisadas com maior detalhamento – o que será demonstrado a seguir, no item “4.1 Uber – a fuga do direito”.

Em seguida, mais especificamente, será analisada a figura “zonas de autarquia”, mais ajustada ao campo das decisões judiciais, e poderá ser verificada empiricamente no item “4.2 A Uber no TST – como decide esta corte?” através da análise de uma decisão específica do Tribunal Superior do Trabalho que tem como objeto as relações de trabalho entre a plataforma Uber e motoristas.

²⁵⁵ RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Direito das lutas**: democracia, diversidade, multinormatividade. São Paulo: Liber Ars, 2019. p. 213.

4.1 UBER – A “FUGA DO DIREITO”

A abordagem anterior realizada neste estudo, se debruça especificamente sobre a plataforma Uber, enquanto fenômeno social alvo de discussões e conflitos na arena social, contudo ainda pouco conhecido, ou pelo menos, não o suficiente para o enfrentamento dos efeitos por ele causados.

As contendas travadas com a Uber se dão nos mais diversos setores da sociedade, tendo sido inauguradas pela manifestação de taxistas ao redor do mundo, seguindo-se por discussões tributárias, regulatórias, trabalhistas, éticas, dentre outras.

A própria plataforma, em seu site, se antecipa, divulgando a empresa a partir do que ela não é, numa clara tentativa de “fuga do direito”:

O que não fazemos

- A Uber não é uma empresa de transporte. A Uber é uma empresa de tecnologia que opera uma plataforma de mobilidade. Nós desenvolvemos um aplicativo que conecta motoristas parceiros a usuários que desejam se movimentar pelas cidades.
- A Uber não é um serviço de carona paga ou remunerada. A Uber é uma empresa de tecnologia que possibilita, por meio de seu aplicativo, que motoristas parceiros encontrem pessoas que precisam de viagens acessíveis e confiáveis. O usuário chama um motorista parceiro, que o leva para o destino que ele deseja.
- A Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. Nós oferecemos uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários encontrem uma opção de mobilidade.²⁵⁶

E sob o argumento de ser apenas uma empresa de tecnologia, uma mera plataforma digital que intermedeia motoristas e passageiros, foge do direito por “não ser” uma empresa de transporte de passageiros.

²⁵⁶ UBER Newsroom. In: **UBER**. [S. l.]: [2020?]. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 13 ago. 2020.

Também, sob o argumento de que os motoristas são apenas empreendedores “parceiros”, “autodeterminados”, foge do direito do trabalho ao redor do mundo.

Entretanto, há algo muito maior por trás de uma simples plataforma digital, um poder de atuação transnacional imune aos limites do direito estatal e ao debate público. Nesse sentido cabe retomar o conceito de privatização do direito, no qual o papel de atores privados de atuação transnacional, são exaltados em detrimento da atuação estatal, colocando em xeque o poder soberano do estado, bem como a racionalidade do direito democrático. Portanto, aqueles que detém o poder de dizer o direito, de legislar, regular e governar, estão sendo ultrapassados pelo poder disruptivo de escala global, numa velocidade sem precedentes, trazendo para a sociedade implicações ainda desconhecidas.

Assim, a autorregulação praticada pela Uber, que por sua vez, impõe suas regras àqueles que com ela querem manter um “contrato”, e no mais das vezes se submetem a tais regras independentemente de qualquer chancela estatal, favorece seus anseios monopolistas. Com isso, a plataforma foge do direito estatal, pois prescinde deste para exercício de suas atividades de alcance transnacional.

Da mesma forma, a Uber, assim como outras grandes plataformas como o Google e o Facebook, fogem do direito sob o argumento de serem corporações privadas, e que, portanto, não se submetem ao direito estatal. No entanto, se utilizam de um conceito de “privado” há muito ultrapassado, especialmente face ao alcance transnacional, dominação dos mercados de atuação, e influência na vida em sociedade, ou seja, exercem um “poder de relevância pública”²⁵⁷, fato que por si só, demanda a intervenção estatal, modificando assim o conceito naturalizado de público x privado.

Nesse sentido, é possível afirmar que as plataformas digitais são sim, espaços públicos, e como tal, devem se submeter ao direito estatal, pois que elas estão diretamente ligadas a espaços públicos, tal como na economia tradicional. O contexto da *sharing economy* não altera esta relação. O que muda aqui é a forma de acesso a esse espaço público, que agora é intermediado por um aplicativo, ou seja, o aplicativo da Uber é o meio de pedir o transporte, a página do Airbnb é o meio de

²⁵⁷ RODRIGUEZ, José Rodrigo. Facebook e Google: redes perversas e capitalismo selvagem. In: **Medium**. 25 nov. 2019. Disponível em: <https://medium.com/@JoseRodrigoRodriguez/facebook-e-google-redes-perversas-e-capitalismo-selvagem-8e11559a6b9b>. Acesso em: 23 ago. 2020.

se ter acesso ao imóvel alugado, etc. Dessa forma, o simples fato de uma plataforma, no caso a Uber, ter conexão com alguma coisa (serviço ou produto) no mundo físico, é fato suficiente a determinar que são espaços públicos.²⁵⁸

Assim, a Uber tem fugido do direito ao redor do mundo e no Brasil, especialmente do direito do trabalho, pois que inaugurou novas formas de exploração do trabalho, a partir das quais cunhou-se o termo “uberização” das relações de trabalho, pelo caráter precário em que o trabalho de motoristas e entregadores é tomado pela Uber, como já apresentado anteriormente pelo estudo, de forma mais minuciosa.

Mas, a despeito das relações de fato havidas entre motoristas, entregadores e plataforma, esta última tem pervertido o direito ao sustentar um discurso eloquente – de que não é empresa de transporte, é uma empresa de tecnologia; não tem empregados, os motoristas são “parceiros”; não tem veículos, é apenas um “aplicativo” que aproxima pessoas, etc. – com aparência de legalidade, quando em verdade esconde o seu real objetivo corporativo, sua real atividade, suas reais relações de consumo e de trabalho subordinado.

À vista disso, o sucesso da maior plataforma do mundo se deve à sua habilidade de perverter o direito, fugindo de suas responsabilidades, jogando os custos de suas atividades para a sociedade, e os efeitos negativos daquelas para debaixo do tapete, viabilizando uma, ainda maior, expansão do seu poder de dominação.

Mas, no entanto, essa “fuga” da Uber em relação ao direito estatal e ao debate público, especialmente na seara trabalhista, tem mais uma chancela, agora pelo Tribunal Superior do Trabalho, o que se comprova a partir da primeira decisão da Corte, em sede de recurso de revista, cujo exame mais detido é feito mais à frente no estudo.

²⁵⁸ BELZER, Aaron; LEONG, Nancy. The New Public Accommodations: Race Discrimination in the Platform Economy. **SSRN**. New York. University of Denver. Legal Research Paper nº 17-20. 24 jul. 2017. Disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2687486. Acesso em 23 mar. 2020.

4.2 A UBER NO TST – COMO DECIDE ESTA CORTE?

As discussões sobre o controle das decisões judiciais são sempre pauta atual e útil ao debate público num estado democrático de direito, mormente num cenário de tantas incertezas e instabilidades causadas pelos mais diversos fatores externos e internos ao tecido social.

Bem se sabe que um juiz não é “neutro” – pois carrega consigo suas pré-compreensões, conteúdo íntimo sobre sua personalidade, seus valores e princípios, seu caráter, formados a partir de muitas variantes condizentes com suas origens, vivências, família, sociedade, religião, etc. – entretanto, ele deve ser imparcial.

A imparcialidade judicial, é um dos pressupostos de validade da relação processual²⁵⁹, e exige do julgador um distanciamento das partes e da situação fática, que lhe será demonstrada apenas através das provas colacionadas durante a instrução processual. Afora isso, como diz o ditado originado no Direito Romano: “*Quod non est in actis non est in mundo*” – o que não está nos autos não está no mundo. No entanto, nem sempre isso é verdade. É comum, o questionamento de advogados e partes, quando do recebimento da tutela jurisdicional, sobre quais foram as razões que levaram o julgador a decidir desta, ou daquela forma, o que, no mais das vezes não consta na decisão.

Assim, não apenas a imparcialidade do julgador é alvo de discussão sobre a possibilidade de controle, mas sobretudo a racionalidade de suas decisões, a *ratio decidendi* (as razões de decidir), o caminho mental percorrido para chegar à determinada conclusão, o critério utilizado para desenvolver o texto da fundamentação.

Obter uma decisão motivada, devidamente fundamentada, com a exposição das razões de decidir, é pressuposto para garantia do direito à ampla defesa e ao justo contraditório das partes envolvidas, é garantia de controle democrático, pois que a ausência de tais fundamentos inviabiliza a interposição de eventual recurso a instâncias superiores, restringindo, assim, a possibilidade de modificação da decisão.

²⁵⁹ BRASIL. **Lei 13.105, de 16 de março de 2015**. Código de Processo Civil. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm. Acesso em: 18 ago. 2020.

Para uma definição conceitual, o conceito de “modelo de racionalidade jurídica” é: “o conjunto de raciocínios utilizados para resolver casos concretos a partir do direito posto, ou seja, do material jurídico à disposição do juízo.”²⁶⁰

É possível que existam vários modelos de racionalidade judicial em disputa na arena jurídica, a partir das várias concepções do que seja estado de direito, função dos juizes e fundamentação de sentenças.²⁶¹

Uma argumentação jurídica racional deve ser pautada em um aspecto instrumental: sendo eficiente no convencimento do interlocutor; e um aspecto não instrumental: a demonstração de que ela seja a melhor solução para o caso concreto com base no direito posto.²⁶² Ainda, deve guardar respeito à generalidade para os casos futuros, e à formação de padrões decisórios da instituição. O julgador deve agir de forma descentrada obedecendo aos ônus argumentativos, e apresentar seus argumentos de forma impessoal.²⁶³ Espera-se, a partir de uma argumentação racional, a reconstrução do caso concreto com base no direito posto, com a explicitação do caminho mental percorrido pelo julgador.

No Brasil, de um modo geral, o modelo de racionalidade judicial é marcado pela utilização de “argumentos de autoridade” (citação de doutrina, de outras decisões precedentes no mesmo sentido, a fim de afirmar a decisão) para casos mais difíceis, enquanto nos casos mais fáceis é destacada a carência argumentativa. Portanto, fica evidente que o propósito deste modelo, é unicamente decidir, num ou noutro sentido, e não, esclarecer as razões que levaram o julgador a ser convencido no sentido da decisão tomada.²⁶⁴

Uma decisão fundada em argumentos de autoridade se dá a partir de razões subjetivas, não se presta a demonstrar coerência entre a lei, os precedentes invocados, e os doutrinadores citados. Não se limita a nenhum ônus argumentativo, tendo como único objetivo a persuasão do interlocutor, utilizando-se para tanto, qualquer tipo de argumento, pois o que importa é dar uma solução ao caso, independentemente do padrão argumentativo da fundamentação.²⁶⁵

²⁶⁰ RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Como decidem as cortes?**: para uma crítica do direito (brasileiro). Rio de Janeiro: FGV Editora, 2013. p. 65.

²⁶¹ Ibid. p. 66

²⁶² Ibid. p. 72.

²⁶³ Ibid. p. 78.

²⁶⁴ Ibid. p. 62.

²⁶⁵ Ibid. p. 73.

Outra característica das decisões judiciais, no Brasil, é o caráter opinativo, ou seja o julgador exprime sua opinião pessoal como a melhor solução para o caso, especialmente nas situações de voto único, importando mais a decisão e a pessoa que toma a decisão, do que a exposição do raciocínio que levou à tal conclusão.²⁶⁶ Por este motivo também, é possível afirmar que a nossa jurisdição é personalista, pois que os julgadores não são instados a fundamentarem de forma sistemática suas decisões, mas apenas emitirem suas opiniões.²⁶⁷

Dessa forma, a exigência de uma racionalidade nas decisões judiciais vai ao encontro da legitimação democrática. Hoje, existem vários modelos de racionalidade jurídica nos mais diversos campos do direito, contudo, tais modelos não pretendem “ter importância para a legitimação racional do direito.”²⁶⁸

Aqui no Brasil, não é possível afirmar qual seria o modelo de racionalidade jurídica vigente. Apesar de ser caracterizado como formalista, baseado na subsunção, o modelo de fato não é compatível com tal adjetivo, pois que compõe-se de muitas normas abertas e princípios, fundamentalmente na Constituição Federal, cuja aplicação se difere das normas fechadas que podem ser aplicadas mecanicamente²⁶⁹, no tudo ou nada.

O modelo de racionalidade brasileiro resulta numa “colcha de retalhos”, na qual foram costurados aspectos da civil *law* (ou sistema romano-germânico) – com normas gerais e abstratas de confecção estatal, e também alinhavados aspectos da *common law* – com sistema de precedentes, no qual o direito se dá com base em um caso concreto analisado pelo poder judiciário. Neste ponto, cabe fazer um parêntese: o sistema de precedentes no Brasil é uma tentativa de aproximação com a *common law* (tal como adotada, especialmente, em países de tradição anglo-saxônica do direito), contudo, ainda muito divergente, fundamentalmente no que diz com a análise do caso concreto, dos fundamentos determinantes de cada caso específico, o que passa batido, por exemplo, na aplicação das súmulas dos tribunais. Muito embora os verbetes tenham indicados os precedentes formadores da súmula, os fundamentos determinantes do caso concreto destes verbetes nunca

²⁶⁶ RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Como decidem as cortes?**: para uma crítica do direito (brasileiro). Rio de Janeiro: FGV Editora, 2013. p. 73-74.

²⁶⁷ Ibid. p. 108.

²⁶⁸ Ibid. p. 163-164.

²⁶⁹ Ibid. p. 164.

são comparados aos fundamentos daquele em análise, sendo a súmula aplicada apenas pela literalidade e autoridade de seu texto.

Sinteticamente, a controvérsia reside em torno dos critérios utilizados no exercício da atividade jurisdicional.²⁷⁰ Nesse sentido, seguindo a linha de Rodriguez, os critérios utilizados no exercício da função jurisdicional podem ser subdivididos em: i) modelos de racionalidade jurídica e; ii) constrangimentos institucionais.

No primeiro caso, os modelos de racionalidade jurídica são um conjunto de regras que tem como objetivo criar padrões decisórios, são as regras que irão nortear a criação do texto da fundamentação. Modernamente tem-se optado por exigir decisões racionais – que permitam um maior controle social através de restrições que exijam a padronização do raciocínio jurisdicional – ao invés de exigir uma única verdade, uma única decisão para um caso concreto como o padrão de segurança jurídica.²⁷¹

No segundo caso, os constrangimentos institucionais dizem com a estrutura, a forma de organização do poder judiciário, suas diretrizes, que influenciarão indiretamente nos efeitos das decisões judiciais. Por exemplo, a partir recrutamento e treinamento de juízes, pode-se determinar uma padrão ideológico, etário, social, de acordo com os interesses da instituição; a organização do poder judiciário em graus de jurisdição acompanhados dos recursos processuais, mecanismos de hierarquização das instâncias (súmulas, precedentes, orientações, etc.); a lei; entre tantos outros exemplos que poderiam ser citados aqui.²⁷²

Pode-se destacar hoje, no ordenamento jurídico vigente, a criação de leis enquanto constrangimentos institucionais, que claramente denotam uma tentativa de controle sobre a racionalidade judicial, com intuito de homogeneizar os padrões decisórios com a uniformização da jurisprudência. Na justiça do trabalho, a Lei 13.015/2014²⁷³ é um divisor de águas no que tange ao modelo de racionalidade jurídico vigente até então.

²⁷⁰ RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Como decidem as cortes?**: para uma crítica do direito (brasileiro). Rio de Janeiro: FGV Editora, 2013. p. 170.

²⁷¹ Ibid. p. 160-162.

²⁷² Ibid. p. 152-156.

²⁷³ BRASIL. **Lei 13.015, de 21 de julho de 2014**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre o processamento de recursos no âmbito da Justiça do Trabalho. Brasília, DF: Presidência da República, 2014. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L13015.htm. Acesso em: 18 ago. 2020.

Tal lei, traz mudanças profundas à sistemática recursal do Direito Processual do Trabalho, restringindo as hipóteses de cabimento dos recursos ao Tribunal Superior do Trabalho e criando mecanismos de uniformização de jurisprudência de forma vertical e hierárquica – como o sistema de recursos repetitivos, que visa racionalizar o julgamento dos casos de grande repercussão social e com grande volume de processos idênticos – de maneira que as instâncias inferiores devam se submeter ao entendimento da Corte Superior, como um efeito cascata. Tudo isso operado em nome da efetivação dos princípios da “celeridade processual” e da “segurança jurídica.”

Na mesma toada, logo em seguida, o novo Código de Processo Civil,²⁷⁴ também prevê a uniformização da jurisprudência se utilizando de mecanismos como os incidentes de assunção de competência e de resolução de demandas repetitivas, e o julgamento dos Recursos Extraordinário e Especial repetitivos.

Retomando então, dadas as limitações temáticas da pesquisa, obviamente, aqui não há espaço para aprofundar tais discussões, mas que foram trazidas com intuito de mapear o terreno alvo da crítica, bem como questionar qual seria o padrão de segurança jurídica desejável na sociedade atual? Qual seria o modelo de racionalidade que se busca através da igualdade de decisões? Deseja-se decisões com base na lei estatal, com normas gerais e abstratas, igual para todos, mas cuja interpretação fica a critério do julgador no caso concreto? Ou deseja-se decisões com base em súmulas, verbetes, os quais não abrem espaço para interpretação no caso concreto, de modo que os padrões das decisões são uniformizados pelas cortes superiores? São perguntas retóricas, que talvez possam ser respondidas em outra oportunidade, aqui servem-se à reflexão sobre o ideal de democracia que deve ser defendido.

Estreitando a questão, neste momento, se pretende a verificação empírica da qualidade da decisão judicial, a partir do modelo de racionalidade jurídica utilizada pelo Tribunal Superior do Trabalho – TST, enquanto critério apto a influenciar o controle das decisões judiciais. Num segundo momento, serão analisados os efeitos da decisão a partir da Lei 13.015/2014, enquanto constrangimento institucional.

²⁷⁴ BRASIL. **Lei 13.105, de 16 de março de 2015**. Código de Processo Civil. Brasília, DF: Presidência da República, 2014. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13105.htm. Acesso em: 18 ago. 2020.

A investigação se detém a uma única decisão, em razão de seu ineditismo em instância extraordinária, sua relevância social, e sua ligação com o tema amplo de pesquisa.

Pois bem. No recente mês de fevereiro, o Tribunal Superior do Trabalho publicou sua primeira decisão colegiada²⁷⁵, em sede de Recurso de Revista, decidindo a polêmica questão acerca da (in) existência de vínculo de emprego dos trabalhadores motoristas em relação à plataforma Uber.

Trata-se de recurso de Agravo de Instrumento em Recurso de Revista²⁷⁶ interposto pela Uber do Brasil Tecnologia Ltda, em face do motorista reclamante Marcio Vieira Jacob, tendo em vista sua irrisignação em relação à decisão que negou seguimento ao Recurso de Revista antes interposto.

O motorista reclamante, propôs ação trabalhista em face da empresa Uber, requerendo entre outros pedidos, o reconhecimento de vínculo de emprego pelo exercício da função de motorista.

Em primeiro grau de jurisdição, o juiz singular negou o pedido do motorista, em cuja decisão não reconheceu o vínculo de emprego. Já, em segunda instância, o Tribunal Regional reconheceu a existência de vínculo entre o motorista e a plataforma. Esta, por sua vez, ante sua inconformidade com a decisão desfavorável, recorreu ao Tribunal Superior do Trabalho – TST em última instância, que de forma unânime, acatou o pedido da Uber, decidindo definitivamente pela inexistência de vínculo de emprego.

A contenda é emblemática e seu desfecho é de suma importância para o direito do trabalho brasileiro no que diz com a forma de tratamento destas novas relações de trabalho inauguradas pela plataforma Uber, uma vez que as decisões do Tribunal Superior do Trabalho são de caráter extraordinário e visam a uniformização

²⁷⁵ BRASÍLIA. Tribunal Superior do Trabalho. **Agravo de Instrumento em Recurso de Revista nº 1000123-89.2017.5.02.0038**. “[...] VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. Em razão de provável caracterização de ofensa ao art. 3º, da CLT, dá-se provimento ao agravo de instrumento para determinar o prosseguimento do recurso de revista. Agravo de instrumento provido. RECURSO DE REVISTA. [...] VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. [...] Precedentes. Recurso de revista conhecido e provido. 5ª Turma. Recorrente: Uber do Brasil tecnologia ltda. e outros. Recorrido: Marcio Vieira Jacob. Relator: Breno Medeiros. Acórdão unânime publicado em 07/02/2020. Disponível em: <https://jurisprudencia.tst.jus.br/#161644fb9673d0afe87b0e522a470272>. Acesso em: 16 ago. 2020.

²⁷⁶ O Recurso de Agravo de Instrumento em Recurso de Revista, previsto no art. 897 da CLT, trata-se de meio processual hábil a contestar decisão que nega seguimento ao Recurso de Revista. Este, por sua vez, trata-se de recurso previsto no art. 896 da CLT, de caráter extraordinário, de competência do Tribunal Superior do Trabalho.

da jurisprudência de forma vertical. Desta forma, o TST, sendo o órgão decisor de última instância, é capaz de definir todas as demais demandas no mesmo sentido, colocando todas as relações controvertidas em uma “vala comum”.

As decisões quanto à análise de mérito em sede de Recurso de Revista são decisões colegiadas. Entretanto, é juntado ao acórdão apenas o voto do ministro relator, e voto divergente (quando for o caso) restando aos demais ministros integrantes da turma aderir ou não, à decisão tomada pelo relator expressa no respectivo voto. Apesar de sua extensão, a decisão merece transcrição:

AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. Em razão de provável caracterização de ofensa ao art. 3º, da CLT, dá-se provimento ao agravo de instrumento para determinar o prosseguimento do recurso de revista. Agravo de instrumento provido. RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. Destaque-se, de início, que o reexame do caso não demanda o revolvimento de fatos e provas dos autos, isso porque a transcrição do depoimento pessoal do autor no acórdão recorrido contempla elemento fático hábil ao reconhecimento da confissão quanto à autonomia na prestação de serviços. Com efeito, o reclamante admite expressamente a possibilidade de ficar “off line”, sem delimitação de tempo, circunstância que indica a ausência completa e voluntária da prestação dos serviços em exame, que só ocorre em ambiente virtual. Tal fato traduz, na prática, a ampla flexibilidade do autor em determinar sua rotina, seus horários de trabalho, locais que deseja atuar e quantidade de clientes que pretende atender por dia. Tal auto-determinação é incompatível com o reconhecimento da relação de emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação, elemento no qual se funda a distinção com o trabalho autônomo. Não bastasse a confissão do reclamante quanto à autonomia para o desempenho de suas atividades, é fato incontroverso nos autos que o reclamante aderiu aos serviços de intermediação digital prestados pela reclamada, utilizando-se de aplicativo que oferece interface entre motoristas previamente cadastrados e usuários dos serviços. Dentre os termos e condições relacionados aos referidos serviços, está a reserva ao motorista do equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário, conforme consignado pelo e. TRT. O referido percentual revela-se superior ao que esta Corte vem admitindo como bastante à caracterização da relação de parceria entre os envolvidos, uma vez que o rateio do valor do serviço em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória não condizente com o liame de emprego. Precedentes. Recurso de revista conhecido e provido. Vistos, relatados e discutidos estes autos de Recurso de Revista nº TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038, em que são

Recorrentes UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. E OUTROS e Recorrido MARCIO VIEIRA JACOB .

Trata-se de agravo de instrumento interposto contra decisão que negou seguimento a recurso de revista.

Na minuta de agravo de instrumento, a parte sustenta, em síntese, a viabilidade do seu recurso de revista.

Contraminuta apresentada.

Sem remessa dos autos ao Ministério Público do Trabalho.

É o relatório.

V O T O

AGRAVO DE INSTRUMENTO

I - CONHECIMENTO

Preenchidos os pressupostos recursais, conheço do agravo de instrumento.

II - MÉRITO

NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL

Com fundamento no artigo 282, § 2º, do CPC, deixa-se de examinar a preliminar em epígrafe.

VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA .

Cinge-se a controvérsia acerca da existência, ou não, do vínculo empregatício entre o reclamante, no exercício da função de "motorista", e a empresa reclamada, UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

Da análise dos autos, constata-se que o e. TRT reformou a sentença de origem por concluir pela presença dos elementos caracterizadores da relação de emprego entre as partes.

Entretanto, ao contrário da conclusão adotada pelo acórdão regional, os elementos constantes dos autos revelam a inexistência do vínculo empregatício, tendo em vista a autonomia no desempenho das atividades do autor, a descaracterizar a subordinação.

Reconheço, nesse contexto, a transcendência jurídica da matéria, em razão de ainda não ter sido suficientemente enfrentada nesta Corte a hipótese específica dos autos.

A decisão agravada negou seguimento ao recurso de revista, sob os seguintes fundamentos:

"(...) CONTRATO INDIVIDUAL DE TRABALHO/RECONHECIMENTO DE RELAÇÃO DE EMPREGO.

Alegaço(ões): - violação do(s) inciso LIV do artigo 5º; inciso LV do artigo 5º da Constituição Federal.

- divergência jurisprudencial.

- arts. 389, 447, § 2º e 489, II, do CPC; - arts. 2º, 3º, 457, 477, 832, da CLT; - arts. 5º, incisos LIV e LV, 170, IV, da Constituição Federal;

- art. 92, do Código Civil.

Postula a reforma do v. Acórdão que reconheceu o vínculo de emprego, pela ausência dos elementos que configuram a relação de emprego, de acordo com o disposto no artigo 3º da CLT, quais sejam, a habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação.

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

Consta do v. Acórdão:

'Do vínculo de emprego

A Origem, considerando especialmente os depoimentos das partes, acolheu a tese defensiva de que entre as partes não existiu vínculo de emprego, concluindo pela ausência de pessoalidade e subordinação, contra o que se insurge o demandante, conforme as longas razões de fl. 1515/1558.

E de razão se assiste. Vejamos.

As demandadas, em apertada síntese, se opuseram à pretensão autoral argumentando não se tratarem de empresas de transporte, mas cuja atividade principal é a exploração de plataforma tecnológica, e que nessa perspectiva os motoristas atuam como parceiros, consubstanciando o que hoje se denomina economia compartilhada. Aduziram a ausência de habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação.

Contudo, os elementos de prova existentes nos autos não autorizam, no caso, com a devida vênia da Origem, seja alcançada tal conclusão.

No que respeita ao objetivo empresarial das demandadas, é falacioso o argumento utilizado na medida em que há controle da concretização do serviço de transporte prestado pelo motorista, dito parceiro. Se se tratasse de mera ferramenta eletrônica, por certo as demandadas não sugeririam o preço do serviço de transporte a ser prestado e sobre o valor sugerido estabeleceriam o percentual a si destinado.

Também não condicionariam a permanência do motorista às avaliações feitas pelos usuários do serviço de transporte. Simplesmente colocariam a plataforma tecnológica à disposição dos interessados, sem qualquer interferência no resultado do transporte fornecido, e pelo serviço tecnológico oferecido estabeleceriam um preço/valor fixo a ser pago pelo motorista pelo tempo de utilização, por exemplo.

Na verdade, como bem observado na decisão proferida pelo MM. Juiz do Trabalho, Dr. Eduardo Rockenbach Pires, nos autos do processo n.º 1001492-33-2016-5-02-0013: 'A ré oferece no mercado um produto principal: o transporte de passageiros. O aplicativo é um instrumento, um acessório ao bom funcionamento do serviço. E os consumidores do produto da ré não são os motoristas, mas sim os passageiros (...) o valor que cabe à empresa é extraído do serviço de transporte prestado ao consumidor passageiro. Logo, como o excedente do capitalista é extraído na circulação de sua mercadoria, conclui-se com segurança que a mercadoria com que a ré atua não é o aplicativo, e sim o serviço de transporte.' E a confirmação dessa conclusão também pode ser extraída da confissão das demandadas de que contratam seguro de acidentes pessoais em favor de seus usuários, ou seja, aqueles que se utilizam do transporte, o que, em última instância, revela assumirem a responsabilidade pela integridade física dos usuários (fl. 616/617).

Portanto, é patente a finalidade empresarial das demandadas: o transporte de passageiros.

Também não prospera o argumento de que a relação existente entre as demandadas e o demandante trata-se de modelo de economia compartilhada. *Esta, na sua essência, representa a prática de divisão do uso de serviços e produtos, numa espécie de consumo colaborativo, mas numa perspectiva horizontal, propiciada, em regra,*

*pelas tecnologias digitais. Assim, no campo da mobilidade urbana, tal prática pode ser identificada nas práticas de carona compartilhada, na qual os usuários, valendo-se de plataformas tecnológicas, compartilham o transporte. E a propósito dessa prática, os especialistas não reconhecem na atividade desenvolvida pelas demandadas a existência efetiva de compartilhamento, observando que, na realidade, tais empresas lucram sem nada compartilhar, o que inclusive deu ensejo à criação do termo *ridewashing* (revestir de outro significado) o compartilhamento ou a carona no transporte.*

(...)

Nesse contexto, não é possível também acolher a alegação das demandadas de que o sistema por ela gerenciado se trata de modelo de economia compartilhada.

Resta, assim, examinar a natureza da relação existente entre as demandadas e o demandante, no caso dos autos.

As demandadas, como já mencionado anteriormente, negam a existência de habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação. Contudo, os elementos de prova existentes nos autos sinalizam em direção diversa.

A habitualidade está amplamente comprovada pelos documentos juntados às fl. 230/372, pelo demandante, a indicar que, no período de 14/07/2015 a 14/06/2016, o trabalho de motorista foi realizado de modo habitual.

A onerosidade, do mesmo modo, é inequívoca, pois pela realização do serviço de transporte era o demandante remunerado, pouco importando que o seu ganho não fosse custeado diretamente pelas empresas demandadas. A melhor doutrina e a jurisprudência predominante dos tribunais trabalhistas há muito já reconhecem que a remuneração do empregado pode ser paga por terceiros. A propósito, vale citar a lição do saudoso Magistrado, Dr. Aluysio Sampaio, na página 118 da obra 'Contrato Individual do Trabalho em sua vigência' (Editora dos Tribunais - 1982), de acordo com a qual: 'Salário ou remuneração é, pois, a contraprestação devida pelo empregador - seja diretamente paga por ele ou por terceiros, como a gorjeta.

À primeira vista, dada a compreensão corrente do instituto, a afirmativa poderá causar estranheza. Mas, desde que aceita a sinonímia entre salário e remuneração, espancam-se quaisquer dúvidas. Dir-se-á que aquilo pago por terceiros não pode constituir obrigação do empregador. Ledo engano: o que o empregador proporciona ao empregado não é estritamente a paga pelos serviços prestados, mas a oportunidade de ganho. Sabe-se, por exemplo, que são comuns os casos de garçons que pouco percebem diretamente do empregador, mas ganham quantias expressivas a título de gorjetas. Em certos casos, os garçons não se importam com o valor do salário pago diretamente pelo empregador, pois a parte substancial de seu ganho resulta das gorjetas pagas por terceiros.

A prestação essencial devida pelo empregador ao empregado não é estritamente a remuneração direta, em espécie ou utilidades, mas a efetiva oportunidade de ganhos.' Na espécie, os mesmos documentos antes citados revelam que as demandadas concentravam em seu poder, em regra, os valores pagos pelos usuários, realizando posteriormente o repasse ao demandante.

Cumpra assentar também que o fato de ser reservado ao motorista o equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário não pode

caracterizar, no caso, a existência de parceria, pois conforme indicado no depoimento pessoal do demandante (fl. 1101/1102), sem contraprova das empresas, ele arcava com as seguintes despesas: aluguel do veículo, despesas com sua manutenção, combustível, telefone celular e provedor da internet. O que, convenhamos, somam despesas elevadas, especialmente se considerarmos em comparação ao exemplo citado, em decisão judicial invocada pelas demandadas, das manicures em relação aos salões de beleza. Aqui, as despesas da manicure são mínimas e, portanto, o fato de receberem percentuais superiores a 50% pode mesmo configurar a uma relação de parceria.

A personalidade, por seu turno, é inequívoca e confessada pelas demandadas. Argumentam que um mesmo veículo pode ser utilizado por vários motoristas, o que, a seu juízo, descaracterizaria a personalidade.

Entretanto, admitem e confessam que o motorista deve ser sempre cadastrado, do que resulta conclusão em sentido diametralmente contrário, ou seja, o que importa é quem está conduzindo o veículo.

Por fim, resta examinar a alegação de ausência de subordinação. Aduziram as demandadas que o motorista possui total autonomia na execução do trabalho, pode exercer uma segunda atividade profissional, não é submetido a regra de condutas, pode recusar viagens e também pode conceder desconto aos usuários.

Contudo, mais uma vez, verifico que os elementos de prova existentes nos autos não refletem essa realidade.

Quanto à existência de total autonomia do motorista, o próprio depoimento da preposta ouvida em Juízo à fl. 1102, revela que o valor a ser cobrado pelo usuário é 'sugerido' pelas empresas e que o motorista pode dar desconto a ele. Entretanto, no caso de concessão de desconto pelo motorista, o valor destinado às empresas permanecerá calculado sobre aquele por elas sugerido. De acordo com a preposta '...o valor das viagens é sugerido pela UBER: tempo x distância; que o percentual da taxa da uber varia de 20% a 25%, de acordo com a categoria; que o percentual recebido não inclui o desconto ofertado pelo motorista ao cliente...'. Portanto, não se pode cogitar de plena autonomia na medida de que a taxa de serviços não pode ser alterada.

Do mesmo modo, a afirmação de que o motorista pode ficar ilimitadamente off-line e recusar solicitações de modo ilimitado também não condiz com a necessidade empresarial e com a realidade vivenciada na relação empresa/motorista/usuário. Fosse verdadeira tal afirmação, o próprio empreendimento estaria fadado ao insucesso, pois as empresas correriam o risco evidente de, em relação a determinados locais e horários, não dispor de um único motorista para atender o usuário.

Ademais, as empresas se valem de mecanismos indiretos para obter o seu intento de disponibilidade máxima do motorista às necessidades dos usuários por elas atendidos. De acordo com o depoimento do demandante, sem contraprova das demandadas '...o depoente recebia incentivo se atingisse o número de 45 clientes por semana; que se não atingisse não recebia apenas o incentivo; que podia deixar o telefone off line; (...) que podia cancelar corrida, porém recebia informação de que a taxa de cancelamento estava alta e que poderia ser cortado; que existia um limite de

cancelamento, mas não sabe informar qual era esse limite...' (fl.1101).

Também não aproveita às demandadas o argumento de que o motorista é livre para exercer uma segunda atividade profissional, pois a exclusividade não figura como requisito da relação de emprego.

Por fim, a alegação de que as empresas não impõem aos motoristas regras de conduta tampouco restou comprovada. Há confissão das demandadas de que as avaliações dos usuários são decisivas para a manutenção do cadastro do motorista. Aliás, a preposta, ouvida em audiência, admitiu que o demandante foi desligado exatamente por ter avaliação abaixo da média.

'...que acredita que o reclamante foi desligado por conta da sua avaliação abaixo da média' (fl. 1012).

É preciso registrar, nesse passo, que a relação existente entre as demandadas e os motoristas que lhes servem não se caracteriza pelo modelo clássico de subordinação e de que, assim, a depender do caso concreto sob exame, poderá não haver a configuração do vínculo de emprego, especialmente nos casos em que a prestação de serviços se revelar efetivamente eventual.

Por isso, o exame das demandas judiciais que envolvem os novos modelos de organização do trabalho deve se dar à luz das novas concepções do chamado trabalho subordinado ou parasubordinado, especialmente considerando o avanço da tecnologia. Aliás, a alteração introduzida pela Lei 12.551/2011 no art. 6.º da CLT, é expressiva na direção ora apontada. De acordo com o parágrafo único 'Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio.' (...) Em consequência, considerando as peculiaridades do caso dos autos, acolho o inconformismo do demandante para reconhecer o vínculo de emprego entre as partes no período indicado na inicial, qual seja, de 14/07/2015 a 14/06/2016, nos exatos termos do pedido (fl. 41).

Tendo em vista que no documento de fl. 45/52 (termos e condições do contrato) consta a UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., defino sua responsabilidade pelo registro na CTPS do demandante, na qual deverão ser anotadas as datas de admissão e dispensa, a função de motorista, bem como a média salarial a ser definida em execução, considerando os documentos existentes nos autos. O registro deverá ser efetuado em 8 (oito) dias, após o trânsito em julgado da decisão, a contar da intimação da empresa da juntada do documento aos autos pelo demandante, sob pena de multa diária de R\$ 100,00, até o limite de R\$ 5.000,00, nos termos do art. 536, § 1.º, do CPC.

(...)

A ementa colacionada como divergente se apresenta para destacar as diferenças fáticas extraídas do acervo probatório de um e outro processo, para desvendar o que há em um, sem que exista no outro e, assim, para referenciar cenários instrutórios que divergem pela própria dinâmica pela qual se desenvolveram. Ao tratar da subordinação, por exemplo, as recorrentes propõem a confrontação das 'alegações que têm respaldo nas declarações do próprio autor' (refere-se ao autor do julgado apontado paradigmático, e não ao deste feito) com as declarações da preposta neste processo (confira-

se à pág. 39 do apelo). Ou seja, as recorrentes não oferecem tese de confrontação, mas contraposição de cenários fáticos e instrutórios de diversas realidades processuais. Nos dois processos (este e o julgado apontado como divergente) considera-se indispensável a subordinação, o que pode, naturalmente, se revelar diferente, conforme sejam os cenários probatórios de uma e outra realidade instrutória.

Enganam-se, pois, as recorrentes, ao afirmarem, no item 104 do recurso, que haveria 'divergência de interpretação no que diz respeito aos elementos que configuram a existência da subordinação na relação mantida entre as partes', porque não se pode medir a divergência de análise de um acervo probatório de um processo com o acervo probatório de outro processo, para desse confronto se concluir que (a) não se discutem fatos e que (b) estaria configurada a divergência para aceitação da revista. Não, em absoluto.

Por mais de uma vez o apelo adjetiva o julgado recorrido como 'decisão ideológica' (v. item 101, 105, 136 do recurso), até com um ar de pouca reverência pela obra judiciária que não calharia em debates elevados, para afirmar que a decisão supostamente 'deixou de analisar corretamente a existência dos requisitos necessários para o reconhecimento do vínculo de emprego' (v. item 105 do apelo), o que remete o debate para a reanálise do acervo probatório, com óbice na Súmula 126 do TST.

A ementa colacionada, oriunda do TRT-3ª Região, também não permite o confronto de teses jurídicas. Na tabela confrontada na pág. 43/44 do apelo, por exemplo, as recorrentes cotejam a análise do acórdão recorrido, em que se destaca que as recorrentes fixavam os preços do transporte com a cláusula do estatuto social da empresa, afirmando-a 'empresa de tecnologia, não relacionada ao setor de transportes' (v. item 108 do apelo), deixando sem resposta o fundamento do acórdão recorrido que afirma terem as recorrentes definido o preço do transporte. Não se explica, nesse suposto confronto de teses, como uma (suposta) empresa de 'tecnologia' poderia definir preços de transporte urbano...

Não só o apelo deixa de implementar o pressuposto para aceitação do recurso, como ainda desvenda a impossibilidade de serem conciliadas as ideias de 'empresa de tecnologia' com a figura do 'motorista parceiro' (v. item 118 do apelo), como se fossem existentes 'parcerias' tão distantes. A decisão recorrida coloca o motorista do veículo de transporte como elemento essencial à atividade especulativa da empresa, pelo objeto que ela gere e pelo qual fixa os preços, segundo o v. acórdão.

Isso faz evidenciar quão inespecíficos e inservíveis são aqueles acórdãos trazidos à colação, pela clara impossibilidade de comparação dos acervos probatórios, e não pela comparação dos conceitos jurídicos inerentes às figura-tipo envolvidas.

Mesmo nesse acórdão do TRT-3ª Região, trazido à colação, as recorrentes propõem que se confronte, como suposta evidência do dissenso jurisprudencial, 'o depoimento da preposta ouvida em Juízo à fl. 1102' (fragmento deste processo) com o que 'restou cabalmente comprovada nos autos a inexistência de subordinação' (fragmento do acervo probatório de outro processo), o que, evidentemente, não cumpre o requisito do dissenso de teses.

Para evidenciar, ainda mais, o não atendimento do pressuposto intrínseco do apelo, fixe-se no quadro da pág. 47 do apelo. Ali as

recorrentes propõem o confronto da percuciente análise jurídica do acórdão recorrido, sobre o tempo de permanência 'off line' do empregado, com o teor do depoimento da testemunha prestada no outro processo tido paradigmático. O acórdão recorrido demonstra a inverossimilhança de que uma empresa possa funcionar com empregados que permaneçam ilimitadamente off line, com o direito de recusas eternas, com o que teria resultado da prova testemunhal do outro processo.

Sobre a habitualidade, o apelo destaca, no quadro da pág. 49 do apelo, o mesmo trecho que destacou no outro quadro sobre a subordinação (pág. 47 do apelo) e, no item 120, sustenta que 'não há exigência por parte da 1ª recorrente de uso habitual da plataforma'. Isso remete, evidentemente, à reanálise do acervo probatório, com novo óbice da Súmula 126 do TST.

Embora afirmem as recorrentes que o apelo não pretende a reanálise da prova (v. item 127 do apelo), ficou claro que as questões suscitadas pelas ementas colacionadas não representam a diversidade de teses jurídicas, mas a diversidade de análise dos fatos pela realidade circunstancial de cada acervo probatório, variável de processo a processo, impossibilitando que se possa assumir neste processo o que representou fato afirmado nos julgados paradigmáticos.

Além disso, no item 128 do apelo, as recorrentes reafirmam que 'o v. acórdão regional concluiu de forma equivocada que a finalidade empresarial da 1ª recorrente consiste no transporte de passageiros', a revelar, claramente, a discussão sobre o acervo probatório, que remeteria o julgador à inevitável releitura da prova, como pressuposto necessário à se aportar em conclusão diversa da declinada.

Isso é reafirmado no item 129 do apelo. No item 130 o apelo remete a instância julgadora à leitura do 'termo assinado', ou seja, à prova documental, para se concluir, no item 133, que o trabalhador é quem remunera a empresa, e não o contrário, como se a tese fixada pelo preço da viagem tivesse sido estabelecida pelo motorista, e não o inverso. A ideia de que a 1ª recorrente teria o motorista como seu 'parceiro' no negócio (tese recursal: 'motorista parceiro'; v. item 118) acaba, ao final, sendo desdita no próprio recurso, desabilitando a tese do apelo, ao se afirmar que 'o simples fato de a 1ª recorrente optar por não manter o cadastro de motoristas mal avaliados pelos usuários em sua plataforma, não denota a existência de subordinação (...), pois não há direção, coordenação e fiscalização, mas apenas e tão somente uma decisão de natureza comercial'. As alegações recursais são contraditórias entre si, por afirmarem relação de 'parceria', que se transpõe para 'comercial', que se explica pela unilateralidade de exclusão do inicialmente dito 'parceiro', a que tudo isso se opõe à afirmação de que a empresa seria remunerada pelo motorista (item 133 do apelo), e não ao contrário.

DENEGO seguimento ao recurso de revista."

Na minuta de agravo, a parte agravante argumenta com o prosseguimento do seu recurso de revista, por violação dos arts. 5º, LIV e LV, 170, caput e IV, da Constituição, 389 e 447, § 2º, 489, II, do CPC e art. 3º da CLT. Traz arestos para confronto de teses.

Sustenta, em síntese, que é fato incontroverso que o agravado, ao contratar os serviços de intermediação digital da 1ª Agravante, concordou com os termos e condições relacionadas aos referidos

serviços e que a relação mantida entre a 1ª Agravante e todos os motoristas parceiros é uniforme.

Alega que "restou demonstrado no acórdão paradigma que o motorista pode ficar 'off-line' o tempo que desejasse, sem sofrer penalidades. Além disso, que o motorista tem liberdade de cumprir a sua própria rotina de trabalho, definindo os horários e os dias em que prestaria serviços, sem fiscalização ou qualquer ingerência por parte das Agravantes".

Defende que houve confissão do autor quanto à possibilidade de ficar off-line, que a mera sugestão de preço pela Uber não gera subordinação e que avaliação dos serviços pelos usuários visa a preservação da coletividade, vez que o bom padrão de serviços é fundamental para o sucesso de uma plataforma eletrônica, gerando confiabilidade, qualidade e consumo.

Merece reforma a decisão agravada.

Destaco, de início, que a parte cuidou de indicar, no recurso de revista, os trechos da decisão recorrida que consubstanciam o prequestionamento da controvérsia objeto da insurgência, atendendo ao disposto no art. 896, § 1º-A, I, da CLT (fls. 1789/1791 – 1797/1798 – 1801/1802).

Pois bem.

O e. TRT consignou, quanto ao tema:

"Do vínculo de emprego

A Origem, considerando especialmente os depoimentos das partes, acolheu a tese defensiva de que entre as partes não existiu vínculo de emprego, concluindo pela ausência de pessoalidade e subordinação, contra o que se insurge o demandante, conforme as longas razões de fl. 1515/1558.

E de razão se assiste. Vejamos.

As demandadas, em apertada síntese, se opuseram à pretensão autoral argumentando não se tratarem de empresas de transporte, mas cuja atividade principal é a exploração de plataforma tecnológica, e que nessa perspectiva os motoristas atuam como parceiros, consubstanciando o que hoje se denomina economia compartilhada. Aduziram a ausência de habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação.

Contudo, os elementos de prova existentes nos autos não autorizam, no caso, com a devida vênia da Origem, seja alcançada tal conclusão.

No que respeita ao objetivo empresarial das demandadas, é falacioso o argumento utilizado na medida em que há controle da concretização do serviço de transporte prestado pelo motorista, dito parceiro. Se se tratasse de mera ferramenta eletrônica, por certo as demandadas não sugeririam o preço do serviço de transporte a ser prestado e sobre o valor sugerido estabeleceriam o percentual a si destinado. Também não condicionariam a permanência do motorista às avaliações feitas pelos usuários do serviço de transporte. Simplesmente colocariam a plataforma tecnológica à disposição dos interessados, sem qualquer interferência no resultado do transporte fornecido, e pelo serviço tecnológico oferecido estabeleceriam um preço/valor fixo a ser pago pelo motorista pelo tempo de utilização, por exemplo.

Na verdade, como bem observado na decisão proferida pelo MM. Juiz do Trabalho, Dr. Eduardo Rockenbach Pires, nos autos do processo n.º 1001492-33-2016-5-02-0013: "A ré um acessório ao

bom funcionamento do serviço. E os consumidores do produto da ré não são os motoristas, mas sim os passageiros (...) o valor que cabe à empresa é extraído do serviço de transporte prestado ao consumidor passageiro. Logo, como o excedente do capitalista é extraído na circulação de sua mercadoria, conclui-se com segurança que a mercadoria com que a ré atua não é o aplicativo, e sim o serviço de transporte."

E a confirmação dessa conclusão também pode ser extraída da confissão das demandadas de que contratam seguro de acidentes pessoais em favor de seus usuários, ou seja, aqueles que se utilizam do transporte, o que, em última instância, revela assumirem a responsabilidade pela integridade física dos usuários (fl. 616/617).

Portanto, é patente a finalidade empresarial das demandadas: o transporte de passageiros.

Também não prospera o argumento de que a relação existente entre as demandadas e o demandante trata-se de modelo de economia compartilhada. Esta, na sua essência, representa a prática de divisão do uso de serviços e produtos, numa espécie de consumo colaborativo, mas numa perspectiva horizontal, propiciada, em regra, pelas tecnologias digitais. Assim, no campo da mobilidade urbana, tal prática pode ser identificada nas práticas de carona compartilhada, na qual os usuários, valendo-se de plataformas tecnológicas, compartilham o transporte. E a propósito dessa prática, os especialistas não reconhecem na atividade desenvolvida pelas demandadas a existência efetiva de compartilhamento, observando que, na realidade, tais empresas lucram sem nada compartilhar, o que inclusive deu ensejo à criação do termo *ridewashing* (revestir de outro significado) o compartilhamento ou a carona no transporte.

Exemplo genuíno dessa prática é a Oficina da Mesa, em São Paulo, que, com a instalação de uma cozinha industrial, possibilita o atendimento de empreendedores individuais no ramo de fornecimento de alimentos que antes, em regra, confeccionavam as refeições ou os alimentos comercializados nas dependências das cozinhas de suas residências. Pela utilização da cozinha industrial pagam um aluguel por hora independentemente do produto comercializado, não havendo, ainda, nenhuma ingerência do "dono" da cozinha industrial sobre o valor a ser cobrado pelo serviço prestado.

Nesse contexto, não é possível também acolher a alegação das demandadas de que o sistema por ela gerenciado se trata de modelo de economia compartilhada.

Resta, assim, examinar a natureza da relação existente entre as demandadas e o demandante, no caso dos autos.

As demandadas, como já mencionado anteriormente, negam a existência de habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação. Contudo, os elementos de prova existentes nos autos sinalizam em direção diversa.

A habitualidade está amplamente comprovada pelos documentos juntados às fl. 230/372, pelo demandante, a indicar que, no período de 14/07/2015 a 14/06/2016, o trabalho de motorista foi realizado de modo habitual.

A onerosidade, do mesmo modo, é inequívoca, pois pela realização do serviço de transporte era o demandante remunerado, pouco importando que o seu ganho não fosse custeado diretamente pelas empresas demandadas. A melhor doutrina e a jurisprudência

predominante dos tribunais trabalhistas há muito já reconhecem que a remuneração do empregado pode ser paga por terceiros. A propósito, vale citar a lição do saudoso Magistrado, Dr. Aluysio Sampaio, na página 118 da obra "Contrato Individual do Trabalho em sua vigência" (Editora dos Tribunais - 1982), de acordo com a qual:

"Salário ou remuneração é, pois, a contraprestação devida pelo empregador - seja diretamente paga por ele ou por terceiros, como a gorjeta.

À primeira vista, dada a compreensão corrente do instituto, a afirmativa poderá causar estranheza. Mas, desde que aceita a sinonímia entre salário e remuneração, espancam-se quaisquer dúvidas. Dir-se-á que aquilo pago por terceiros não pode constituir obrigação do empregador. Ledo engano: o que o empregador proporciona ao empregado não é estritamente a paga pelos serviços prestados, mas a oportunidade de ganho. Sabe-se, por exemplo, que são comuns os casos de garçons que pouco percebem diretamente do empregador, mas ganham quantias expressivas a título de gorjetas. Em certos casos, os garçons não se importam com o valor do salário pago diretamente pelo empregador, pois a parte substancial de seu ganho resulta das gorjetas pagas por terceiros.

A prestação essencial devida pelo empregador ao empregado não é estritamente a remuneração direta, em espécie ou utilidades, mas a efetiva oportunidade de ganhos."

Na espécie, os mesmos documentos antes citados revelam que as demandadas concentravam em seu poder, em regra, os valores pagos pelos usuários, realizando posteriormente o repasse ao demandante.

Cumpra assentar também que o fato de ser reservado ao motorista o equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário não pode caracterizar, no caso, a existência de parceria, pois conforme indicado no depoimento pessoal do demandante (fl. 1101/1102), sem contraprova das empresas, ele arcava com as seguintes despesas: aluguel do veículo, despesas com sua manutenção, combustível, telefone celular e provedor da internet. O que, convenhamos, somam despesas elevadas, especialmente se considerarmos em comparação ao exemplo citado, em decisão judicial invocada pelas demandadas, das manicures em relação aos salões de beleza. Aqui, as despesas da manicure são mínimas e, portanto, o fato de receberem percentuais superiores a 50% pode mesmo configurar a uma relação de parceria.

A pessoalidade, por seu turno, é inequívoca e confessada pelas demandadas. Argumentam que um mesmo veículo pode ser utilizado por vários motoristas, o que, a seu juízo, descaracterizaria a pessoalidade. Entretanto, admitem e confessam que o motorista deve ser sempre cadastrado, do que resulta conclusão em sentido diametralmente contrário, ou seja, o que importa é quem está conduzindo o veículo.

Por fim, resta examinar a alegação de ausência de subordinação.

Aduziram as demandadas que o motorista possui total autonomia na execução do trabalho, pode exercer uma segunda atividade profissional, não é submetido a regra de condutas, pode recusar viagens e também pode conceder desconto aos usuários.

Contudo, mais uma vez, verifico que os elementos de prova existentes nos autos não refletem essa realidade.

Quanto à existência de total autonomia do motorista, o próprio depoimento da preposta ouvida em Juízo à fl. 1102, revela que o valor a ser cobrado pelo usuário é "sugerido" pelas empresas e que o motorista pode dar desconto a ele. Entretanto, no caso de concessão de desconto pelo motorista, o valor destinado às empresas permanecerá calculado sobre aquele por elas sugerido. De acordo com a preposta " *...o valor das viagens é sugerido pela UBER: tempo x distância; que o percentual da taxa da uber varia de 20% a 25%, de acordo com a categoria; que o percentual recebido não inclui o desconto ofertado pelo motorista ao cliente...*". Portanto, não se pode cogitar de plena autonomia na medida de que a taxa de serviços não pode ser alterada.

Do mesmo modo, a afirmação de que o motorista pode ficar ilimitadamente off-line e recusar solicitações de modo ilimitado também não condiz com a necessidade empresarial e com a realidade vivenciada na relação empresa/motorista/usuário. Fosse verdadeira tal afirmação, o próprio empreendimento estaria fadado ao insucesso, pois as empresas correriam o risco evidente de, em relação a determinados locais e horários, não dispor de um único motorista para atender o usuário.

Ademais, as empresas se valem de mecanismos indiretos para obter o seu intento de disponibilidade máxima do motorista às necessidades dos usuários por elas atendidos. De acordo com o depoimento do demandante, sem contraprova das demandadas " *... o depoente recebia incentivo se atingisse o número de 45 clientes por semana; que se não atingisse não recebia apenas o incentivo; que podia deixar o telefone off line; (...) que podia cancelar corrida, porém recebia informação de que a taxa de cancelamento estava alta e que poderia ser cortado; que existia um limite de cancelamento, mas não sabe informar qual era esse limite...*" (fl.1101).

Também não aproveita às demandadas o argumento de que o motorista é livre para exercer uma segunda atividade profissional, pois a exclusividade não figura como requisito da relação de emprego.

Por fim, a alegação de que as empresas não impõem aos motoristas regras de conduta tampouco restou comprovada. Há confissão das demandadas de que as avaliações dos usuários são decisivas para a manutenção do cadastro do motorista. Aliás, a preposta, ouvida em audiência, admitiu que o demandante foi desligado exatamente por ter avaliação abaixo da média.

" *...que acredita que o reclamante foi desligado por conta da sua avaliação abaixo da média*" (fl. 1012).

É preciso registrar, nesse passo, que a relação existente entre as demandadas e os motoristas que lhes servem não se caracteriza pelo modelo clássico de subordinação e de que, assim, a depender do caso concreto sob exame, poderá não haver a configuração do vínculo de emprego, especialmente nos casos em que a prestação de serviços se revelar efetivamente eventual.

Por isso, o exame das demandas judiciais que envolvem os novos modelos de organização do trabalho deve se dar à luz das novas concepções do chamado trabalho subordinado ou parasubordinado, especialmente considerando o avanço da tecnologia. Aliás, a alteração introduzida pela Lei 12. 551/2011 no art. 6.º da CLT, é expressiva na direção ora apontada. De acordo com o parágrafo

único " Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio. " (. ..)

Em consequência, considerando as peculiaridades do caso dos autos, acolho o inconformismo do demandante para reconhecer o vínculo de emprego entre as partes no período indicado na inicial, qual seja, de 14/07/2015 a 14/06/2016, nos exatos termos do pedido (fl. 41).

Tendo em vista que no documento de fl. 45/52 (termos e condições do contrato) consta a UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., defino sua responsabilidade pelo registro na CTPS do demandante, na qual deverão ser anotadas as datas de admissão e dispensa, a função de motorista, bem como a média salarial a ser definida em execução, considerando os documentos existentes nos autos. O registro deverá ser efetuado em 8 (oito) dias, após o trânsito em julgado da decisão, a contar da intimação da empresa da juntada do documento aos autos pelo demandante, sob pena de multa diária de R\$ 100,00, até o limite de R\$ 5.000,00, nos termos do art. 536, § 1.º, do CPC.

Não há que se cogitar de ilegitimidade de parte das demais demandadas (UBER INTERNATIONAL HOLDING BV e UBER INTERNATIONAL BV), já que compõem um mesmo grupo econômico juntamente com a primeira demandada, UBER BRASIL TECNOLOGIA LTDA., como se observa do contrato social de fl. 537, de sorte que devem responder solidariamente pelas verbas da condenação.

Considerando que a dispensa decorreu de ato da empregadora sem indicação de justa causa, defiro o pagamento de aviso prévio indenizado (30 dias); décimo terceiro proporcional de 2016 (6/12) e de 2017 (6/12), férias proporcionais (11/12), acrescidas de 1/3 e FGTS com a indenização de 40%, tudo nos limites do pedido inicial. (...)"

Acrescentou, em embargos de declaração:

"Tem razão a embargante somente no tocante ao erro material que ora é corrigido nos seguintes termos: devido o pagamento do 13.º salário proporcional de 2015 (6/12) e de 2016 (6/12).

No restante, observo que insurgência aqui demonstrada pelas partes demandadas não permite o reconhecimento das anomalias apontadas, uma vez que as embargantes não que é inviável tendo em vista o encerramento da prestação jurisdicional. E, mais, com o nítido intento de viabilizar a interposição de recurso de revista para discussão de matéria de fato.

De todo modo, cumpre mencionar que as questões suscitadas a propósito de omissão ou contradição não dizem respeito às hipóteses de cabimento de embargos. Não há omissão sobre nenhum dos temas invocados nas razões e nas contrarrazões recursais e não há contradição do julgado em si mesmo. O que as embargantes defendem, sem pejo, é a adoção de interpretação diversa sobre as circunstâncias fáticas do caso.

Entretanto, como as embargantes afirmam dificuldade no entendimento do julgamento nos pontos indicados, assento para a completa intelecção do acórdão o seguinte: se o valor cobrado pelas demandadas é fixo, não há autonomia do motorista para a realização dos supostos descontos, sob pena de ficar privado de ganho; a

admissão da possibilidade de ficar off line pelo demandante não caracteriza a existência de autonomia em vista dos mecanismos indiretos utilizados pelas demandadas para mantê-lo disponível, como a instituição de premiações; se o depoimento pessoal da parte faz prova em seu desfavor, também o faz em seu favor, quando suas afirmações não são contrariadas pelas demandadas que, admitindo a prestação de serviços, tinham o encargo da prova; o fato de o motorista avaliar o passageiro não descaracteriza a existência de subordinação do primeiro às empresas demandadas, pois a avaliação negativa do motorista pelo usuário é fator determinante de seu desligamento, como ocorreu no caso dos autos; a ausência de exclusividade não é fator determinante para o afastamento do vínculo de emprego independentemente do ramo de atividade; a habitualidade está comprovada pelos documentos juntados aos autos no sentido de que, no período reclamado, o demandante prestou serviços todos os meses; a personalidade não está vinculada à escolha do motorista, mas à exigência de que somente o motorista cadastrado é que pode prestar os serviços, ainda que o cadastro seja de pessoa jurídica; as despesas com manutenção de veículos são mesmo elevadas em comparação com aquelas despendidas por uma manicure, modelo eleito pelas demandadas para defender a existência de parceria, bastando refletir sobre o número de mãos que uma manicure pode atender com um vidro de esmalte e quantos passageiros o motorista pode conduzir com um litro de gasolina; e conforme já explicitado no acórdão o ganho do trabalhador pode sim ser pago integralmente por terceiros, sem descaracterizar o vínculo de emprego, na medida em que as demandadas é que disponibilizam a oportunidade de ganho.

Por fim, no que se refere ao prequestionamento, observo que este só se justificaria se o v. Acórdão tivesse adotado tese contrária à lei ou a súmula, o que não se evidencia nos autos. Nesse sentido, a Orientação Jurisprudencial 256, da SDI, do TST."

Conforme fundamentação acima, o e. TRT entendeu presentes os requisitos da relação de emprego.

Destaco de início, que o reexame do caso não demanda o revolvimento de fatos e provas dos autos, isso porque a transcrição do depoimento pessoal do autor no acórdão recorrido contempla elemento fático hábil ao reconhecimento da confissão quanto à autonomia na prestação de serviços.

Com efeito, o reclamante admite expressamente a possibilidade de ficar "off line", sem delimitação de tempo, circunstância que indica a ausência completa e voluntária da prestação dos serviços em exame, que só ocorre em ambiente virtual.

Tal fato traduz, na prática, a ampla flexibilidade do autor em determinar sua rotina, seus horários de trabalho, locais que deseja atuar e quantidade de clientes que pretende atender por dia. Tal auto-determinação é incompatível com o reconhecimento da relação de emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação, elemento no qual se funda a distinção com o trabalho autônomo.

Não bastasse a confissão do reclamante quanto à autonomia para o desempenho de suas atividades, é fato incontroverso nos autos que o reclamante aderiu aos serviços de intermediação digital prestados pela reclamada, utilizando-se de aplicativo que oferece interface entre motoristas previamente cadastrados e usuários dos serviços.

Dentre os termos e condições relacionados aos referidos serviços, está a reserva ao motorista do equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário, conforme consignado pelo e. TRT.

O referido percentual revela-se superior ao que esta Corte vem admitindo como bastante à caracterização da relação de parceria entre os envolvidos, uma vez que o rateio do valor do serviço em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória não condizente com o liame de emprego.

Assim já se manifestou esta Corte em exame de parcerias firmadas do âmbito dos salões de beleza, ilustrativamente:

RECURSO DE REVISTA. VÍNCULO DE EMPREGO. MANICURE. O ganho de comissões no percentual de 60% dos serviços prestados revela-se totalmente incompatível com a relação empregatícia, ao passo que inviabiliza o ganho de lucro pela entidade que seria supostamente a empregadora, com o labor dispensado pelo prestador de serviços, apontado como suposto empregado. Por outro lado, o simples fato de, em regra, o agendamento dos serviços ser feito pela recepcionista do salão não implica em existência de subordinação jurídica, cumprindo salientar que a autora detinha flexibilidade na organização de sua agenda, escolhendo os horários nos quais poderia trabalhar. A celebração de contrato de atividade tipo parceria é prática rotineira nesse ramo de prestação de serviços (salão de beleza), em que o proprietário do mesmo coloca à disposição dos profissionais (manicure, massagista, depiladora, cabeleireiro, entre outros), além do espaço físico, sua carteira de clientes e suas instalações com os móveis para serem por eles utilizados no desempenho de tais atividades. Nesse contexto, não resta caracterizado o vínculo de emprego. Recurso de revista conhecido e provido. (RR - 1315-96.2014.5.03.0185 Data de Julgamento: 16/12/2015, Relator Desembargador Convocado: Breno Medeiros, 8ª Turma, Data de Publicação: DEJT 18/12/2015).

RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA RECLAMADA. VÍNCULO DE EMPREGO. SALÃO DE BELEZA. CABELEIREIRA.

1. Depreende-se do acórdão regional que as partes celebraram um contrato de parceria, mediante o qual a reclamante desempenharia a função de cabeleireira, utilizando-se, na maioria, de materiais próprios, bem como da estrutura física oferecida pela reclamada, recebendo, para tanto, um percentual de 50% a 60% sobre os serviços realizados, sendo o restante destinado à cobertura das despesas do estabelecimento comercial. 2. Ademais, ficou evidenciado que a reclamante possuía clientes exclusivos da sua carteira e tinha certa liberdade na organização da agenda, pois, embora os atendimentos fossem marcados pela reclamada, não era punida em caso de atraso e podia bloquear sua agenda por determinados períodos, tirar férias de uma semana e trocar o dia com outro profissional prestador de serviço ao salão, ocasião em que cada trabalhador permanecia com a remuneração dos serviços prestados, bastando comunicar o fato à recepção para fins de organização das atividades. 3. Outrossim, também se infere do acórdão regional que a reclamante não recebia ordens da proprietária do salão e que o crachá era utilizado apenas para identificação dos trabalhadores para uso dos sanitários e outras dependências do shopping onde se situava o estabelecimento. 4. O recebimento de comissões no percentual de 50% a 60% dos serviços prestados é totalmente incompatível com a relação de emprego, pois

inviabiliza o alcance de lucro pelo suposto empregador, com o labor dispensado pelo prestador de serviços, apontado como hipotético empregado. 5. Por outro lado, o simples fato de o agendamento dos serviços ser realizado pela recepcionista do salão não implica em existência de subordinação jurídica, valendo ressaltar que a reclamante tinha certa flexibilidade na organização de sua agenda, consoante supramencionado, sendo certo, ainda, que, embora não tivesse total autonomia em relação ao seu horário de trabalho, não se pode olvidar de que alguns clientes eram do salão, de modo que a sua jornada de trabalho estava atrelada ao horário de funcionamento do estabelecimento. 6. Nos termos do entendimento adotado por esta Oitava Turma ao analisar situação semelhante no julgamento do processo nº TST-RR-1315-96.2014.5.03.0185, "*A celebração de contrato de atividade tipo parceria é prática rotineira nesse ramo de prestação de serviços (salão de beleza), em que o proprietário do mesmo coloca à disposição dos profissionais (manicure, massagista, depiladora, cabeleireiro, entre outros), além do espaço físico, sua carteira de clientes e suas instalações com os móveis para serem por eles utilizados no desempenho de tais atividades*", o que também ficou demonstrado nestes autos. Recurso de revista conhecido e provido. (ARR - 10319-57.2015.5.03.0110 Data de Julgamento: 24/04/2019, Relatora Ministra: Dora Maria da Costa, 8ª Turma, Data de Publicação: DEJT 26/04/2019).

Convém ressaltar, ademais, que a possibilidade de avaliação dos motoristas pelos usuários, e vice-versa, sequer tangencia com a presença de subordinação, consubstanciando, em verdade, ferramenta de *feedback* para os usuários finais quanto à qualidade da prestação de serviços do condutor, de interesse de todos os envolvidos.

Nesse passo, o fato da empresa se utilizar das avaliações, promovendo o descredenciamento do motorista mal avaliado, convém não apenas à reclamada para sua permanência no mercado, mas especialmente à coletividade de usuários, a quem melhor aproveita a confiabilidade e qualidade dos serviços prestados.

Por fim, não se pode olvidar que é de conhecimento geral a forma de funcionamento da relação empreendida entre os motoristas do aplicativo Uber e a referida empresa, a qual é de alcance mundial e tem se revelado como alternativa de trabalho e fonte de renda em tempos de desemprego (formal) crescente.

Com efeito, as relações de trabalho têm sofrido intensas modificações com a revolução tecnológica, de modo que incumbe a esta Justiça Especializada permanecer atenta à preservação dos princípios que norteiam a relação de emprego, desde que presentes todos os seus elementos.

Cabe frisar que o intento de proteção ao trabalhador não deve se sobrepor a ponto de inviabilizar as formas de trabalho emergentes, pautadas em critérios menos rígidos e que permitem maior autonomia na sua consecução, mediante livre disposição das partes, o que ocorre no caso dos autos.

Assim sendo, a decisão regional incorreu em ofensa ao art. 3º da CLT, razão pela qual dou provimento ao agravo de instrumento para, convertendo-o em recurso de revista, determinar a reautuação do processo e a publicação da certidão de julgamento para ciência e intimação das partes e dos interessados de que o julgamento do recurso de revista se dará na sessão ordinária subsequente ao

término do prazo de cinco dias úteis contados da data da publicação da respectiva certidão de julgamento (RITST, arts. 256 e 257 c/c art. 122).

RECURSO DE REVISTA

I – CONHECIMENTO

Satisfeitos os pressupostos genéricos de admissibilidade, passo ao exame dos específicos do recurso de revista.

VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO.

Tendo em vista os fundamentos expostos quando do provimento do agravo de instrumento, restou evidenciada a ofensa ao art. 3º da CLT.

Logo, conheço do recurso de revista.

II – MÉRITO

VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO.

Conhecido o recurso, por ofensa ao art. 3º da CLT, consequência lógica é o seu provimento para restabelecer a sentença que não reconheceu o vínculo de emprego e julgou improcedentes os pedidos formulados na inicial.

ISTO POSTO

ACORDAM os Ministros da Quinta Turma do Tribunal Superior do Trabalho, por unanimidade: a) conhecer do agravo de instrumento e, no mérito, dar-lhe provimento para, convertendo-o em recurso de revista, determinar a reautuação do processo e a publicação da certidão de julgamento para ciência e intimação das partes e dos interessados de que o julgamento do recurso de revista se dará na sessão ordinária subsequente ao término do prazo de cinco dias úteis contados da data da publicação da respectiva certidão de julgamento (RITST, arts. 256 e 257 c/c art. 122); b) conhecer do recurso de revista, por ofensa ao art. 3º da CLT, e, no mérito, dar-lhe provimento para restabelecer a sentença que não reconheceu o vínculo de emprego e julgou improcedentes os pedidos formulados na inicial.

Brasília, 5 de fevereiro de 2020.

BRENO MEDEIROS

Ministro Relator

Ante a uma primeira leitura da decisão, não é possível afirmar que se trata de uma decisão ilegal; que tal decisão está fora dos padrões técnicos-decisórios normalmente aceitos; ou ainda, que a decisão é arbitrária, de cunho político-ideológico.

A análise a seguir, se dá quanto à qualidade da decisão, no sentido do atendimento à critérios democráticos e de efetivação de direitos. Para tanto, serão utilizados critérios de análise a partir dos conceitos anteriormente apresentados – de fundamentação racional; de modelo de racionalidade por “argumentos de autoridade”; de decisão opinativa, personalista, entre outros.

Para tanto, será alvo de análise crítica mais detida, a fundamentação, a *ratio decidendi*, (razões de decidir) do acórdão, no mérito, que se debruça sobre o tema desta pesquisa. Vide tabela elaborada (apêndice A).

De uma forma geral, pode-se observar da decisão que ela se amolda ao modelo de racionalidade jurídica fundado em “argumentos de autoridade”, destacando-se, no caso, muito mais a opinião subjetiva do julgador enquanto imposição de autoridade, do que outros argumentos como os precedentes invocados, evidenciando seu caráter personalista e opinativo que desdenha uma argumentação racional.

A decisão deixa transparecer uma clara imposição de poder hierárquico das instâncias superiores em relação às inferiores, quando os argumentos de autoridade são os do próprio julgador, que subestima a autoridade de outros argumentos.

Ainda, ante a irracionalidade da decisão, um outro fato que nos permite concluir pela existência de um interesse ideológico, uma parcialidade, um exercício arbitrário de poder, são os atores processuais envolvidos. No caso em questão, a Uber foi representada pelo seu advogado, Vantuil Abdalla, ex-ministro presidente do TST, órgão julgador da contenda.²⁷⁷

No entanto, nada obsta o ex-presidente do TST, de advogar perante órgão que tenha atuado como membro, ou mesmo que tenha presidido, à vista da previsão legal do artigo 95, inciso V da Constituição Federal, pois que, aposentou-se em 2010²⁷⁸, conforme informações institucionais do TST. Portanto, ante à legalidade da representação e ausência de qualquer impedimento, somos forçados a concluir, que não passa de uma mera coincidência a decisão do TST acolher a tese da Uber negando a existência de vínculo de emprego.

A utilização de argumentos racionais por parte do julgador seria suficiente a afastar quaisquer questionamentos quanto à imparcialidade da decisão, mas à sua falta, a margem a questionamentos quanto à subjetividade do julgador é aberta à crítica.

²⁷⁷ VALENTE, Fernanda. Turma do TST nega vínculo de emprego entre Uber e motorista. **Consultor Jurídico**. São Paulo, 05 fev. 2020. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2020-fev-05/turma-tst-nega-vinculo-emprego-entre-uber-motorista>. Acesso em: 17 ago. 2020.

²⁷⁸ TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. *In*: **TST**. [Brasília]: [2020?]. Disponível em: http://www.tst.jus.br/galeria-dos-ex-dirigentes1/-/asset_publisher/4Vjq/content/25-vantuil-abdala. Acesso em 20 ago. 2020.

4.2.1 “Zonas de autarquia” e a decisão do TST

Outro ponto que merece destaque na decisão do Tribunal Superior do Trabalho analisada é a naturalização do conceito de subordinação, pois que em nenhum momento o julgador preocupou-se em reconstruí-lo a fim de demonstrar sua pertinência, tanto com o caso concreto, como com o artigo 3º da CLT objeto da controvérsia, não cedendo espaço à discussão.

Certamente, esse é o ponto mais relevante e possivelmente o mais microscópico da decisão, pois a naturalização de um conceito, no caso, aqui, de subordinação, cristaliza a ação do direito tornando-o obsoleto e ineficaz na prestação jurisdicional, pois que as mudanças e a evolução social exigem, da mesma forma, uma tutela que atenda às novas demandas surgidas. Contudo, tal satisfação só se concretiza a partir da desestabilização do *status quo*. Nesse passo:

[...] ao refletirem abstratamente sobre o direito, os juristas tendem a naturalizar os conceitos de que se utilizam, apresentando-os como a única solução possível para o problema que os ocupa, utilizando, para este fim, uma grande quantidade de argumentos de autoridade. E, também nesse caso, os juristas tendem a deixar de demonstrar analiticamente a correção de sua posição perante a esfera pública.²⁷⁹

É possível afirmar que a naturalização do conceito de subordinação ainda calcado no modelo de produção taylorista-fordista, serve aqui, no caso, aos interesses do capital, agora organizado em redes de atuação global cujos limites de atuação não são mais físicos e centralizados, e a imposição do poder diretivo por meio de novas tecnologias informacionais-digitais tem se tornado cada vez mais invisível a olho nu.

Nesse sentido, faz-se necessária uma breve explanação acerca do conceito de subordinação, ainda que não seja objeto desta pesquisa, mas serve-se a complementar o raciocínio da crítica empregada neste tópico.

Pois bem. Muito embora, a relação de emprego resulte da soma de cinco elementos “fático-jurídicos” – trabalho não eventual; prestado “*intuitu personae*” (pessoalidade), por pessoa física, em situação de subordinação, com onerosidade –

²⁷⁹ RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Como decidem as cortes?**: para uma crítica do direito (brasileiro). Rio de Janeiro: FGV Editora, 2013 p. 14.

a subordinação é o elemento fundamental para a efetivação do tipo legal da relação de emprego.²⁸⁰

A subordinação deve ser encarada sob o ponto de vista objetivo, ou seja, ela atua sobre o modo de realização da prestação do serviço, e não sobre a pessoa do trabalhador. Neste último caso, seria uma visão subjetiva do fenômeno, que é juridicamente incorreta, pois que a atuação da subordinação sobre a pessoa do trabalhador cria sobre este um estado de sujeição, o que muitas vezes ocorre, ainda que de forma inaceitável do ponto de vista sociojurídico. Esta visão subjetiva não é capaz de identificar a presença da subordinação, por exemplo, nas hipóteses de trabalhadores intelectuais, altos empregados,²⁸¹ entre outras novas formas de trabalho.

Portanto, essa concepção subjetiva aproxima-se da palavra “dependência” (tal como expressa no artigo 3º da CLT, momento teórico que ainda não se havia firmado a noção essencialmente jurídica da subordinação), que evidencia um vínculo pessoal entre as partes, encontra-se superada. Posições ultrapassadas não eram capazes de identificar esse caráter eminentemente jurídico da subordinação, e por vezes a consideravam como dependência econômica, ou dependência técnica. Assim, a subordinação, hoje em dia, é interpretada de forma objetiva, de modo que considera-se que “a intenção da lei é se referir à ideia de *subordinação* quando utiliza o verbete *dependência* na definição celetista de empregado.”²⁸²

Nessa linha, a subordinação que deriva do contrato de trabalho é de caráter jurídico, que se complementa com o poder de direção empresarial, também de caráter jurídico. Desse modo, pode-se afirmar que a subordinação é fenômeno de caráter jurídico, originado do contrato firmado entre trabalhador e tomador de serviços, através do qual o “primeiro acolhe o direcionamento objetivo do segundo sobre a forma de efetuação da prestação do trabalho.”²⁸³

Atualmente, a subordinação tem caráter multidimensional, destacando-se três principais dimensões: clássica, objetiva e, estrutural. Resumidamente, a dimensão clássica (ou tradicional), diz com a forma de subordinação que substituiu mais imediatamente a servidão. É caracterizada pela intensidade de ordens diretas do

²⁸⁰ DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 15. ed. São Paulo: LTr, 2016. p. 300-316.

²⁸¹ Ibid. p. 310-311.

²⁸² Ibid. p. 312.

²⁸³ Ibid. p. 312.

tomador de serviços sobre o trabalhador, sendo ainda bastante comum nas relações de emprego.²⁸⁴

A dimensão objetiva é a subordinação que se caracteriza pela integração do trabalhador nos fins e objetivos do empreendimento do tomador de serviços, realiza os objetivos empresariais, ainda que sem ordens diretas. Já, a dimensão estrutural, se dá quando o trabalhador está estruturalmente ligado ao empreendimento do tomador, está ligado à dinâmica de organização e funcionamento da empresa, independentemente, do serviço prestado coincidir com o objeto fim do empreendimento, e de receber ordens diretas.

Portanto, essas três dimensões não se excluem, ao contrário, se complementam formando uma “moderna e renovada” compreensão do fenômeno da subordinação – de que possui caráter efetivamente multidimensional. Assim, essa conjugação é capaz de relativizar “fórmulas jurídicas restritivas de direitos sociais e fundamentais”²⁸⁵ dando conta do enquadramento das mudanças sociais ocorridas a partir, especialmente, do avanço tecnológico-informacional-digital, bem como, é capaz de tornar atual o Direito do Trabalho frente aos novos desafios do capitalismo digital.

Voltando ao ponto, então, a naturalização do conceito de subordinação, ou seja, a desconsideração do seu caráter multidimensional pelo TST, denota o claro objetivo de manutenção do *status quo*, eliminando sumariamente a possibilidade de um debate legítimo, pelo que, verifica-se aqui, uma das figuras da perversão do direito: uma “zona de autarquia”. Nesse sentido, Rodriguez esclarece:

No Brasil, a criação de zonas de autarquia está ligada a uma falsa justificação das decisões judiciais (e de poder em geral) com fundamento em argumentos exclusivamente personalistas e em conceitos ou raciocínios naturalizados. Ambos os procedimentos têm o potencial de retirar da esfera pública a possibilidade de debater as razões para decidir e a justificativa do desenho do Estado, tornando ambas completamente imunes ao debate racional e público. Além disso, eles parecem guardar semelhanças com manobras parecidas, noticiadas pela teoria social em outras realidades e contextos.²⁸⁶

²⁸⁴ DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 15. ed. São Paulo: LTr, 2016. p. 313.

²⁸⁵ Ibid. p. 315-316.

²⁸⁶ RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Como decidem as cortes?: para uma crítica do direito (brasileiro)**. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2013. p. 21.

De igual modo, é possível verificar a instalação de uma outra “zona de autarquia”, a partir do critério de controle de racionalidade – constrangimento institucional – no Tribunal Superior do Trabalho. Entretanto, agora, não em relação à decisão específica, mas no que tange a elementos exógenos, quanto à estrutura, à organização do órgão julgador.

Um problema que ocupa o poder judiciário atualmente é a criação de mecanismos capazes de potencializar a produção de decisões, bem como tornar mais célere este processo, em detrimento da qualidade da prestação jurisdicional, da sua racionalidade.²⁸⁷ Tais mecanismos podem atuar sob a veste de constrangimento institucional.

Nesse sentido, a Lei 13.015/2014, serve-se aqui, de exemplo de constrangimento institucional, uma vez que modifica a sistemática recursal do Direito Processual do Trabalho restringindo as hipóteses de cabimento dos recursos ao Tribunal Superior do Trabalho, e criando mecanismos de uniformização de jurisprudência de forma vertical e hierárquica, diminuindo, conseqüentemente, a quantidade de recursos aptos a julgamento pela instância extraordinária em nome da “celeridade processual” e da “segurança jurídica.” Veja-se a justificativa²⁸⁸ da respectiva proposta de lei:

Em audiência realizada com o Presidente do Tribunal Superior do Trabalho - TST, Ministro João Oreste Dalazen, S. Exa. nos sugeriu alterações no processamento dos recursos trabalhistas, oportunidade em que encampamos a idéia e estamos apresentando o presente Projeto de Lei, uma vez que este se demonstra como um instrumento efetivo para o aperfeiçoamento e aprimoramento da legislação obreira atualmente vigente no país. Inicialmente, faz-se importante lembrar que a Emenda Constitucional nº 45/2004 acrescentou o inc. LXXVIII, ao art. 5º da Constituição Federal, para, assim, assegurar, em âmbito judicial e administrativo, a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. A efetivação do referido direito fundamental encontra guarida – especialmente - quando da conciliação dos preceitos trazidos aos postulados da certeza e segurança jurídica. Tudo isso constitui o objetivo de juristas e dos operadores do direito, em especial daqueles que se dedicam ao sistema de direito do trabalho.
[...]

²⁸⁷ RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Como decidem as cortes?:** para uma crítica do direito (brasileiro). Rio de Janeiro: FGV Editora, 2013. p. 61.

²⁸⁸ CÂMARA DOS DEPUTADOS. **PL 2214/2011**. Brasília, DF. [2020?] Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=917221&filename=PL+2214/2011. Acesso em: 25 ago. 2020.

A institucionalização de uniformização a ser realizada nos Tribunais Regionais do Trabalho poderá ter implicações efetivas na **diminuição dos recursos para o Tribunal Superior do Trabalho**, porquanto a **ausência de referida previsão tem permitido o cabimento de recurso de revista quando o simples pronunciamento de Turma do Tribunal Regional do Trabalho**, de determinada região, contraria o entendimento de outra Turma de Tribunal Regional diverso. (grifo nosso)
[...]

Entretanto, o que se pode questionar aqui é: a quem, efetivamente, serve esta lei?

Não fosse a Lei 13.015/2014, criada a pedido do próprio TST, órgão que deve a ela se submeter, a legitimidade da *mens legis* – calcada nos princípios democráticos da celeridade processual (aqui, no sentido da busca pela efetividade da prestação jurisdicional) e da segurança jurídica – talvez não faria qualquer sentido o questionamento acima. Contudo, à crítica pretendida neste estudo, questionar faz todo o sentido, quando o que se pretende é o contínuo aperfeiçoamento de nossas instituições e do direito alinhados ao devir da sociedade.

Portanto, não passa despercebida a “zona de autarquia” estabelecida pelo Tribunal Superior do Trabalho por ocasião da vigência da referida lei. A intenção do “legislador”, conforme justificativa do projeto, é “assegurar” a razoável duração do processo e a segurança jurídica – legalmente válida, não fosse uma falsa justificção para o exercício arbitrário de poder pelo TST, que retira do debate racional e público o real espírito da lei, qual seja: a “diminuição dos recursos para o Tribunal Superior do Trabalho [...]”²⁸⁹.

Esclarece-se que o objetivo da crítica, aqui, não é desvelar intenções subjetivas escondidas nas zonas de autarquia, mas de uma forma objetiva, identificar estas, e trazer ao debate o ponto que importa à democracia, à racionalidade, que permitirá o avanço do direito. Por isso, oportuno reiterar a pergunta: a quem, efetivamente, serve esta lei?

Outra pergunta oportuna, no entanto retórica (mas que pode ser tema de exploração em futura pesquisa empírica, pois não há espaço neste estudo), é: Qual foi o impacto desta lei, a partir de sua vigência, na razoável duração do processo e na segurança jurídica, em relação aos jurisdicionados (aqueles que buscam a tutela

²⁸⁹ CÂMARA DOS DEPUTADOS. **PL 2214/2011**. Brasília, DF. [2020?] Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=917221&filename=PL+2214/2011. Acesso em: 25 ago. 2020.

do estado)? E, abrindo mais o leque: Houve, de fato, diminuição do tempo de duração do processo aliado a uma efetiva prestação jurisdicional? Se houve essa diminuição do tempo de duração do processo, ela se deu pela restrição das possibilidades recursais e pela uniformização da jurisprudência (ambos importando em diminuição do espaço democrático no processo, tanto no recurso da parte tutelada, como na argumentação das decisões das instâncias inferiores)? De que forma, a referida lei trouxe, de fato, mais segurança jurídica aos jurisdicionados? Afinal, qual é a segurança jurídica que se busca?

Esclarece-se que a crítica aqui desenvolvida a partir da identificação de “zonas de autarquia” não tem o objetivo de desvendar a subjetividade do órgão julgador da decisão ou do legislador, mas sim, identificar e trazer ao debate o espaço democrático suprimido pelo exercício arbitrário do poder, no caso, o judiciário.

Portanto, seja pela falsa justificação da lei, seja pela naturalização de conceitos, seja pela falta de uma argumentação racional, independentemente da real intenção subjetiva do julgador e do legislador, o fato é que tanto a decisão como a lei analisadas são espécies do gênero “perversão do direito”, que justamente coincide com a agenda de dominação do capital, aqui, especificamente representado pela Uber.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A *sharing economy* ou economia do compartilhamento é fenômeno surgido num contexto de quarta revolução industrial, no qual destaca-se o avanço tecnológico-informacional-digital sem precedentes. Mais especificamente, no período pós-crise de 2008-2009, a *sharing economy* chegou com propósitos meramente altruístas, comunitários, de fazer o bem, de proteção ambiental, sustentabilidade, de interligação de pessoas, de compartilhamento em seu sentido de distribuir, dividir, cooperar, sem qualquer intuito de lucro. O termo sinônimo “consumo colaborativo” cunhado pelos defensores desta perspectiva otimista, era o mais apropriado para o momento.

Entretanto, não demorou para que o capital, sob a veste de plataformas digitais, se apropriasse do discurso eloquente quanto aos benefícios da *sharing economy*, a fim de obscurecer os anseios monopolistas das gigantes corporações.

Nessa linha, o estudo aponta que a *sharing economy* é terreno propício ao processo de privatização do direito por atores privados de atuação global, transnacional, relativizando o poder de dizer o direito pelos estados. As grandes empresas-plataforma dominantes do mercado tornaram-se forças esmagadoras aptas a ditarem leis que fogem ao crivo estatal e democrático.

Indiscutivelmente a Uber é o exemplo de plataforma digital mais emblemático que simboliza o viés capitalista da *sharing economy*, levando em conta seu crescimento vertiginoso em escala em tão curto espaço de tempo. O que, por sua vez, pode justificar também a profundidade e velocidade de seus impactos na sociedade, dentre os quais destaca-se a uberização.

Além das contendas com taxistas, irregularidade da atividade, evasão fiscal, entre outras discussões polêmicas que a plataforma fez surgir, a Uber encabeça as mais recentes discussões acerca das novas formas de exploração do trabalho de seus “motoristas parceiros” e entregadores, resultando num aprofundamento sem precedentes da precarização das relações de trabalho com ela mantidas.

A economia do compartilhamento trouxe consigo o atraente modelo de trabalho flexível, com flexibilidade de horários, de renda, autodeterminação, entre outros atrativos. Os antes empregados, agora são empreendedores de si mesmos, autônomos, e conseqüentemente, com isso, assumem também todos os riscos e custos do “seu” negócio.

Entretanto, a despeito de os motoristas e entregadores serem autônomos, autodeterminados, a Uber impõe de forma arbitrária seu poder diretivo algorítmico aproveitando-se da vulnerabilidade dos trabalhadores, se utilizando de recursos psicológicos, técnicas de *videogame*, gráficos e recompensas não monetárias de pouco valor, para manter os motoristas e entregadores trabalhando por mais tempo, em locais e horários menos lucrativos para eles. E de forma velada, tudo isso a Uber faz sem parecer qualquer tipo de coerção ou poder de mando.

Não há limites para as extenuantes jornadas de trabalho que são determinadas pela necessidade de sobrevivência dos “empreendedores” bem como pelos anseios monopolistas das gigantes corporações travestidas de aplicativos. Ou seja, trata-se de um retrocesso social camuflado de avanço tecnológico e empreendedorismo, pois a Uber se diz ser apenas o aplicativo que aproxima motoristas e passageiros, uma “empresa de tecnologia” que não emprega motoristas e não possui nenhum veículo, quando em verdade é uma corporação global de trabalho assalariado disfarçado de trabalho autônomo.

Esse é o novo modelo de processo produtivo que se expande de forma global no universo do trabalho digital: trabalho cada vez mais flexível, sem jornada determinada, sem espaço laboral definido, sem remuneração fixa e, ainda, sem direitos.

Diante de tais informações apontadas no estudo, a Uber, sob o pretexto de ser “apenas” uma plataforma, uma ferramenta digital que intermedeia motoristas e passageiros, oculta as verdadeiras relações de trabalho a ela vinculadas, e com isso, de forma capciosa, se mantém longe do crivo da tutela estatal, “foge do direito”, enquadrando-se no conceito de perversão do direito, já abordado anteriormente.

Contudo, a Uber não é a única no contexto social a exercitar a perversão do direito. Do mesmo modo, verificou-se a perversão do direito, por ocasião da análise da primeira decisão do Tribunal Superior do Trabalho, em sede de recurso de revista, que tem como objeto as relações de trabalho entre a plataforma Uber e motoristas.

Como demonstrado ao longo da pesquisa, a Uber vem cumprindo à risca sua agenda de poder, empreendendo uma sagaz “fuga do direito”: monopolizando os mercados de atuação, privatizando o direito, e uberizando as relações de trabalho.

Por esta razão, os impactos sociais desinentes da maior plataforma do mundo se estendem nos mais diversos campos do tecido social. Pelo que, os impactos que

já podem ser sentidos, ainda carecem de maior e melhor entendimento para um tratamento adequado, e os que ainda não são sentidos, certamente o serão em breve, pelo que merecem uma preocupação à altura.

Nessa linha, a investigação tratou fundamentalmente daqueles impactos já percebidos, de maior relevância social, aqueles que dizem com as relações de trabalho inauguradas pela Uber: a uberização.

A par disso, não se pretendeu estabelecer uma posição avessa à Uber, pois que esta é apenas uma das inúmeras plataformas existentes e das que estão por vir. Ademais, o avanço tecnológico-informacional-digital aponta para muitos outros desafios a serem enfrentados num futuro iminente.

Precisamos mudar a forma de encarar e discutir as novas e poderosas tecnologias que estão mudando o mundo – “não podemos pensar na tecnologia como uma força totalmente exógena que inevitavelmente governará nosso futuro”, do mesmo modo, também, não podemos ter a visão oposta, “de que a tecnologia é simplesmente um ferramenta que os seres humanos podem optar por usar do modo como desejarem.”²⁹⁰

Portanto, o que importa saber é o que se espera do direito: que ele seja um instrumento democrático de controle civilizatório capaz de limitar a agenda do capital, ou que ele seja um instrumento de “perversão”, de manutenção do *status quo*, dissociado dos interesses sociais e democráticos?

Foi nesse sentido que esse estudo se dispôs a contribuir com subsídios úteis a nortear essa escolha. Desse modo, sem pretensão de esgotamento quanto aos temas tratados aqui, seguem-se, então alguns apontamentos sobre potenciais efeitos da decisão do TST.

Ao que se propôs quanto ao tema de estudo, os efeitos da decisão e da lei investigadas, merecem uma abordagem sociológica, cotejando-os com os impactos sociais decorrentes da plataforma Uber. Destarte, não se cogita de *error in iudicando* (se a decisão de mérito é correta ou não) da decisão, nem mesmo se cogita de propósitos subjetivos ou ideológicos da decisão e da lei, merecendo guarida apenas o viés público, democrático da análise.

A partir da ideia de controle da racionalidade das decisões judiciais, a análise se deu organizada tendo dois critérios norteadores, o modelo de racionalidade da

²⁹⁰ SCHWAB, Klaus. **Aplicando a quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2018. p. 36.

decisão, ínsito a ela; e o constrangimento institucional, enquanto elemento exógeno capaz de influenciar o próprio modelo de racionalidade. Tais critérios permitiram a identificação de “zonas de autarquia” no Tribunal Superior do Trabalho.

No primeiro caso, utilizando-se do critério – modelo de racionalidade judicial – constatou-se que a decisão objeto, amolda-se ao modelo de racionalidade que atua por “argumentos de autoridade”, pelo que despreza uma argumentação racional, afastando assim a possibilidade de debate democrático quanto ao texto construído. Ademais, seguindo tal modelo, também, evidenciou-se a naturalização do conceito de “subordinação” que favorece a manutenção do *status quo*, e impede a adequação do direito (enquanto tutela) às novas demandas sociais surgidas.

A decisão é emblemática por ser a primeira decisão do Tribunal Superior do Trabalho a enquadrar a relação de trabalho entre a plataforma Uber e os motoristas em um tipo legal – o trabalho autônomo – fato que por si só gera grande repercussão social. Tal decisão, gera, ainda, efeitos imediatos na esfera privada das partes, e mediatos à comunidade ampla de motoristas.

Do ponto de vista sociológico, os efeitos da decisão para o motorista, autor da ação, são negativos, não por serem contrários ao seu pedido, mas por veicular a chancela estatal em relação à uberização, à precarização velada das relações de trabalho. Estas, sob o aspecto de legalidade assumem, aqui, feições românticas, vistas como alternativa inovadora e útil à geração de renda, pelo que a proteção ao trabalhador não pode se impor sobre tais novas formas de exploração do trabalho a ponto de inviabilizá-las. Nesse passo, cabe reiterar trecho da decisão que esclarece de maneira simbólica:

[...] Por fim, não se pode olvidar que é de conhecimento geral a forma de funcionamento da relação empreendida entre os motoristas do aplicativo Uber e a referida empresa, a qual é de alcance mundial e tem se revelado como alternativa de trabalho e fonte de renda em tempos de desemprego (formal) crescente.

Com efeito, as relações de trabalho têm sofrido intensas modificações com a revolução tecnológica, de modo que incumbe a esta Justiça Especializada permanecer atenta à preservação dos princípios que norteiam a relação de emprego, desde que presentes todos os seus elementos.

Cabe frisar que o intento de proteção ao trabalhador não deve se sobrepor a ponto de inviabilizar as formas de trabalho emergentes, pautadas em critérios menos rígidos e que permitem maior

autonomia na sua consecução, mediante livre disposição das partes, o que ocorre no caso dos autos. [...] ²⁹¹

O que pode ser visto no texto destacado, é o direito enquanto instrumento de perversão, de manipulação de poder, que ultrapassa a simples chancela (de postura passiva), e sai (postura ativa) em defesa dos interesses da Uber, que no caso, representa aqui, o capital monopolista.

Para além da esfera interpartes, a decisão encabeça um primeiro entendimento do TST quanto ao tema, mas que servirá de “argumento de autoridade” para casos idênticos, atuando de forma mediata em relação à sociedade.

Em relação ao segundo critério de controle da racionalidade das decisões judiciais – o constrangimento institucional – percebeu-se a falsa justificação da Lei 13.015/2014, afastando do debate público a *mens legis* realmente pretendida: a diminuição da quantidade de recursos interpostos perante o TST, a despeito da cristalização e uniformização do entendimento jurisprudencial, que também determina a manutenção do “estado das coisas” e inibe o acolhimento pelo direito das reivindicações resultantes da disputa democrática.

Nesse caso, a Lei 13.015/2014, que altera o direito processual do trabalho, é capaz de potencializar os efeitos das decisões através do mecanismo de uniformização da jurisprudência em se tratando de demandas repetitivas, quando houver multiplicidade de recursos de revista fundados em idêntica questão de direito.

A decisão objeto de análise foi a primeira decisão em sede de recurso de revista (face à novidade do tema, pois que a Uber iniciou suas atividades no Brasil, em 2014 ²⁹²), mas, certamente, outras tantas sucederão. Assim sendo, o que se deve ter em mente, é que chegará em breve o momento em que o TST uniformizará,

²⁹¹ BRASÍLIA. Tribunal Superior do Trabalho. **Agravo de Instrumento em Recurso de Revista nº 1000123-89.2017.5.02.0038**. “[...] VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. Em razão de provável caracterização de ofensa ao art. 3º, da CLT, dá-se provimento ao agravo de instrumento para determinar o prosseguimento do recurso de revista. Agravo de instrumento provido. RECURSO DE REVISTA. [...] VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. [...]. Precedentes. Recurso de revista conhecido e provido. 5ª Turma. Recorrente: Uber do Brasil tecnologia Ltda. e outros. Recorrido: Marcio Vieira Jacob. Relator: Breno Medeiros. Acórdão unânime publicado em 07/02/2020. Disponível em: <https://jurisprudencia.tst.jus.br/#161644fb9673d0afe87b0e522a470272>. Acesso em: 16 ago. 2020.

²⁹² UBER Newsroom. In: **UBER**. [S. l.]: [2020?]. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 13 ago. 2020.

cristalizará seu entendimento acerca do tema num verbete. Momento, a partir do qual, as relações de trabalho na plataforma Uber, no Brasil, estarão definidas *ad infinitum*, afastando definitivamente o debate público a respeito.

Com o engessamento da forma de pensar uma situação, como no caso, o TST decidindo de forma definitiva uma questão, esta, estará fechada a novas interpretações, ao menos pela via judicial, uma vez que estando a jurisprudência dos tribunais inferiores alinhadas à corte superior, não haverá meios processuais para se discutir o assunto, a questão estará fechada.

Será esse o padrão de segurança jurídica que se busca? Padrões de entendimento cristalizados, que não permitem a conformação do direito à sociedade de seu tempo?

Portanto, a depender do entendimento uniforme a ser adotado pelo TST, os respectivos efeitos para a sociedade podem ter rumos completamente opostos. De um lado, o direito pode permitir a perpetuação e o aprofundamento, cada vez maior, da uberização das relações de trabalho, a exacerbação das desigualdades sociais e o favorecimento do poder de dominação das redes.

Mas, no entanto, por outro lado, o direito pode, e no caso, deve atuar como instrumento de controle civilizatório do capitalismo monopolista, impondo limites a sua atuação, favorecendo, assim, o contínuo e incessante debate democrático a fim de adaptar-se às novas demandas sociais dessa nova sociedade global digital.

Assim, quem sabe, ainda haja tempo para que o que “empresário” faça o capitalismo, e não o contrário.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Breque no despotismo algorítmico: uberização, trabalho sob demanda e insubordinação. **Blog da Boitempo**. São Paulo, 30 jul. 2020. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/07/30/breque-no-despotismo-algoritmico-uberizacao-trabalho-sob-demanda-e-insubordinacao/>. Acesso em: 23 ago. 2020.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. *et al.* Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a COVID-19. **Revista jurídica: trabalho e desenvolvimento humano**. Campinas, v. 3. 08 jun. 2020. Disponível em: <http://revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74>. Acesso em: 29 ago. 2020.

ABRAMOVAY, Ricardo. **Prefácio**. *In*: SLEE, Tom. Uberização: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017.

AIRBNB. *In*: **Airbnb newsroom**. [S.l.]: 2020. Disponível em: <https://news.airbnb.com/br/about-us/>. Acesso em: 26 ago. 2020.

ALMEIDA, Almiro Eduardo de; SEVERO, Valdete Souto. **Direito do Trabalho: avesso da precarização**. São Paulo: LTr, 2014.

ANTUNES, Ricardo. **A nova morfologia do trabalho e suas principais tendências**. *In*: ANTUNES, Ricardo. (org.). Riqueza e miséria do trabalho no Brasil II. São Paulo: Boitempo, 2013.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho?** Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do trabalho. 14. ed. São Paulo: Cortez, 2010.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.

ANTUNES, Ricardo. (org.) **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil II**. São Paulo: Boitempo, 2013.

ANTUNES, Ricardo. (org.) **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil III**. São Paulo: Boitempo, 2014.

BECK, Ulrich. **A metamorfose do mundo**: novos conceitos para uma nova realidade. Tradução Maria Luiza X. de A. Borges. Rio de Janeiro: Zahar, 2018.

BECK, Ulrich. **Sociedade de risco**: rumo a uma outra modernidade. Tradução de Sebastião Nascimento. 2 ed. São Paulo: Editora 34, 2011.

BELZER, Aaron; LEONG, Nancy. The New Public Accommodations: Race Discrimination in the Platform Economy. **SSRN**. New York. University of Denver. Legal Research Paper nº 17-20. 24 jul. 2017. Disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2687486. Acesso em 23 mar. 2020.

BERMAN. Paul Schiff. From International Law to Law and Globalization. *In*: **SCHOLARSHIP**. Illinois, 1998. Disponível em: https://scholarship.law.gwu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1078&context=faculty_publications. Acesso em: 13 jul. 2020.

BIKE ITAÚ. *In*: **BIKEITAU**. [São Paulo]: [2020?]. Disponível em: <https://bikeitau.com.br/bikepoa/funcionamento/>. Acesso em: 27 ago. 2020.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O que é meu é seu**: como o consumo colaborativo vai mudar nosso mundo. Tradução Rodrigo Sardenberg. Dados eletrônicos. Porto Alegre: Bookman, 2011.

BOURDIEU, Pierre. **O desencantamento do Mundo**: Estruturas Econômicas e Estruturas Temporais. Tradução Silvia Mazza. São Paulo: Editora Perspectiva, 1979.

BRAGA, Ruy. **A rebeldia do precariado**: trabalho e neoliberalismo no Sul global. São Paulo: Boitempo, 2017.

BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Rio de Janeiro, RJ: Presidência da República, 1943. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 23 ago. 2020.

BRASIL. **Lei nº 6.019, de 03 de janeiro de 1974**. Dispõe sobre o trabalho temporário nas empresas urbanas, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1974. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6019.htm. Acesso em: 03 ago. 2020.

BRASIL. **Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011**. Regulamenta a profissão de taxista, altera a Lei 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 03 ago. 2020.

BRASIL. **Lei 13.015, de 21 de julho de 2014**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre o processamento de recursos no âmbito da Justiça do Trabalho. Brasília, DF: Presidência da República, 2014. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L13015.htm. Acesso em: 18 ago. 2020.

BRASIL. **Lei 13.105, de 16 de março de 2015**. Código de Processo Civil. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm. Acesso em 18 ago. 2020.

BRASÍLIA. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula nº 126**. Incabível o recurso de revista ou de embargos (arts. 896 e 894, "b", da CLT) para reexame de fatos e provas. Disponível em: http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/Sumulas_com_indice/Sumulas_Ind_101_150.html. Acesso em: 23 ago. 2020.

BRASÍLIA. Tribunal Superior do Trabalho. **Agravo de Instrumento em Recurso de Revista nº 1000123-89.2017.5.02.0038**. “[...] VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. Em razão de provável caracterização de ofensa ao art. 3º, da CLT, dá-se provimento ao agravo de instrumento para determinar o prosseguimento do recurso de revista. Agravo de instrumento provido. RECURSO DE REVISTA. [...] VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. [...] Recurso de revista conhecido e provido. 5ª Turma. Recorrente: Uber do Brasil tecnologia Ltda. e outros. Recorrido: Marcio Vieira Jacob. Relator: Breno Medeiros. Acórdão unânime publicado em 07/02/2020. Disponível em: <https://jurisprudencia.tst.jus.br/#161644fb9673d0afe87b0e522a470272>. Acesso em: 16 ago. 2020.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **PL 2214/2011**. Brasília, DF. [2020?] Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=917221&filenome=PL+2214/2011. Acesso em: 25 ago. 2020.

CAPES. **Catálogo de Teses e Dissertações**. In: CAPES. Disponível em: <https://catalogodeteses.capes.gov.br/catalogo-teses/#/>. Acesso em: 14 set. 2020.

CARVALHO, Vinícius Marques de; MATTIUZZO, Marcela. **Confiança, Reputação e Redes: uma nova lógica econômica?**. In: ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro C. B. de; KIRA, Beatriz (organizadores). Economias do compartilhamento e o direito. Curitiba: Juruá, 2017.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário**. Tradução de Iraci D. Poletti. Petrópolis: Vozes, 1998.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 18. ed. v.1. Tradução Roneide Venancio Majer. São Paulo: Paz & Terra, 2017.

CHASE, Robin. **Economia compartilhada: como as pessoas e as plataformas estão inventando a economia colaborativa e reinventando o capitalismo**. Tradução de Cristina Yamagami. São Paulo: HSM do Brasil, 2015.

DELGADO, Maurício Godinho. **Apresentação**. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (coord.). Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano. São Paulo: LTr, 2017.

DELGADO, Maurício Godinho. **Capitalismo, trabalho e emprego**: entre o paradigma da destruição e os caminhos da reconstrução. 3. ed. São Paulo: LTr, 2017.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 15. ed. São Paulo: LTr, 2016.

DRUCK, Graça. **A epidemia da terceirização**. In: ANTUNES, Ricardo (org.). Riqueza e miséria do trabalho no Brasil III. São Paulo: Boitempo, 2014.

EDELMAN, Bernard. **A legalização da classe operária**. Tradução Marcus Orione (coord.) São Paulo: Boitempo, 2016.

FARIA, José Eduardo. Poucas certezas e muitas dúvidas: o direito depois da crise financeira. In: **SCIELO**. São Paulo, [2020?]. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rdgv/v5n2/02.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2020.

FERNÁNDEZ ARROYO, Diego P. La multifacética privatización de la codificación internacional del derecho comercial. Como se codifica hoy el derecho comercial internacional. In: **SCIENCESPO**. Paris, [2020?]. Disponível em: <https://spire.sciencespo.fr/hdl:/2441/eu4vqp9ompqllr09haa8pgp1h/resources/xxxviii-curso-derecho-internacional-diego-fernandez-arroyo-multifacetica.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2020.

FOLHA informativa COVID-19. In: **OPAS**. Washington, [2020]. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/covid19>. Acesso em: 27 ago. 2020.

FRENKEN, Koen. *et al.* Smarter regulation for the sharing economy. **The Guardian**. London, 20 maio 2015. Disponível em: <https://www.theguardian.com/science/political-science/2015/may/20/smarter-regulation-for-the-sharing-economy>. Acesso em: 20 ago. 2020.

GERON, Tomio. California becomes first state to regulate ridesharing services Lyft, Sidecar, UberX. **Forbes**. New York, 19 set. 2013. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/tomiogeron/2013/09/19/california-becomes-first-state-to-regulate-ridesharing-services-lyft-sidecar-uberx/#1b0fde911804>. Acesso em: 27 ago. 2020.

GONÇALVES, Alcindo. Regimes internacionais como ações da governança global. In: **ResearchGate**. Meridiano 47, Brasília, vol. 12. n. 125. p. 40-45. maio-jun 2011. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/277037515_Regimes_internacionais_como_acoes_da_governanca_global. Acesso em 23 ago. 2020.

HOWE, Jeff. Crowdsourcing: a definition. In: **Crowdsourcing**. 02 jun. 2006. Disponível em: https://crowdsourcing.typepad.com/cs/2006/06/crowdsourcing_a.html. Acesso em: 10 ago. 2020.

IGREJA, Rebecca Lemos. **O Direito como objeto de estudo empírico**: o uso de métodos qualitativos no âmbito da pesquisa empírica em Direito. *In*: MACHADO, Maíra Rocha (Org.). *Pesquisar Empiricamente o Direito*. São Paulo: Rede de Estudos Empíricos em Direito, 2017.

KLEBNIKOV, Sergei. Here's Everything To Know About Airbnb's 2020 IPO — Which Could Be Nontraditional. **Forbes**. New York, 19 nov. 2019. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/sergeiklebnikov/2019/11/19/heres-everything-to-know-about-airbnbs-2020-ipowhich-could-be-nontraditional/#606670d2ecff>. Acesso em 17 ago. 2020.

LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende, (coord.). **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.

LEWANDOWSKI, Enrique Ricardo. Globalização, regionalização e soberania. *In*: **Moodle USP: e-disciplinas**. São Paulo, 2004. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3819354/mod_resource/content/1/ER_Lewandowski_Globalizacao_Regionalizacao_Soberania.pdf. Acesso em 23 ago. 2020.

MACHADO, Maíra Rocha (Org.). **Pesquisar Empiricamente o Direito**. São Paulo: Rede de Estudos Empíricos em Direito, 2017.

MAINFRAME. *In*: WIKIPÉDIA: a enciclopédia livre. [S. l.]: [2020?]. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Mainframe>. Acesso em: 10 set. 2020.

MASELLI, Ilaria; LENAERTS, Karolien; BEBLAVY, Miroslav. Five things we need to know about the on-demand economy. *In*: **CEPS**. Bruxelas, 08 jan. 2016. Disponível em: <https://www.ceps.eu/publications/five-things-we-need-know-about-demand-economy>. Acesso em: 23 ago. 2020.

NOBRE, Marcos. (org.). **Curso livre de Teoria Crítica**. 3. ed. Campinas: Papyrus, 2013.

PARKER, Geoffrey G.; VAN ALSTYNE, Marshall W.; CHOUDARY, Sangeet Paul. **Plataforma a revolução da estratégia**: o que é a plataforma de negócios, como surgiu e por que transforma a economia em alta velocidade. Tradução de Bruno Alexander e Lizandra M. Almeida. São Paulo: HSM do Brasil, 2016.

POZZI, Sandro. Uber estreia na Bolsa com valor de mercado de 82,4 bilhões de dólares. **El País**. Madrid, 10 maio 2019. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/05/09/economia/1557399108_045920.html. Acesso em: 11 ago. 2020.

RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Como decidem as cortes?**: para uma crítica do direito (brasileiro). Rio de Janeiro: FGV Editora, 2013.

RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Direito das lutas**: democracia, diversidade, multinormatividade. São Paulo: Liber Ars, 2019.

RODRIGUEZ, José Rodrigo. Facebook e Google: redes perversas e capitalismo selvagem. *In: Medium*. 25 nov. 2019. Disponível em: <https://medium.com/@JoseRodrigoRodriguez/facebook-e-google-redes-perversas-e-capitalismo-selvagem-8e11559a6b9b>. Acesso em: 23 ago. 2020.

RODRIGUEZ, José Rodrigo. **Fuga do Direito**: um estudo sobre o direito contemporâneo a partir de Franz Neumann. São Paulo: Saraiva, 2009.

SCHEIBER, Noam. How Uber Uses Psychological Tricks To Push Its Drivers' Buttons. **The New York Times**. New York, 02 abr. 2017. Disponível em: <https://www.nytimes.com/interactive/2017/04/02/technology/uber-drivers-psychological-tricks.html>. Acesso em: 02 ago. 2020.

SCHEUERMAN, William E. Franz Neumann: Legal Theorist of Globalization? *In: Wiley Online Library*. Constellations. v. 8, 4. ed. p. 503-520. 28 jan. 2008. Disponível em: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1467-8675.00255/full>. Acesso em: 10 ago. 2020.

SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo de plataforma**: contestando a economia do compartilhamento corporativa. Tradução de Rafael A. E. Zanatta. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo; Editora Elefante; Autonomia Literária, 2016. Coleção Rosalux.

SCHOR, Juliet. Debating the sharing economy. *In: Great transition initiative*. Cambridge, out. 2014. Disponível em: https://www.greattransition.org/images/GTI_publications/Schor_Debating_the_Sharing_Economy.pdf. Acesso em: 20 ago. 2020.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016.

SCHWAB, Klaus. **Aplicando a quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2018.

SENNETT, Richard. **A corrosão do caráter**: as consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo. Tradução: Marcos Santarrita. 17ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2012.

SENNETT, Richard. **A cultura do novo capitalismo**. Tradução de Clóvis Marques. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SEVERO, Valdete Souto. **Elementos para o uso transgressor do direito do trabalho**: compreendendo as relações sociais de trabalho no Brasil e a função do Direito diante das possibilidades de superação da forma capital. São Paulo: LTr, 2016.

SIGNES, Adrián Todoli. **O Mercado de Trabalho no Século XXI**: on-demandeconomy, crowdsourcing e outras formas de descentralização produtiva que atomizam o mercado de trabalho. Tradução de Ana Carolina Reis Paes Leme. *In*: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende. *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.

SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017.

SOBRAL, Albert. **Por dentro do Uber**: para passageiros e motoristas. São Paulo: All Print, 2017.

SOPRANA, Paula. Entregadores de apps confirmam segunda paralisação nacional no dia 25. **Folha de S. Paulo**. São Paulo, 07 jul. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/07/entregadores-de-apps-confirmam-segunda-paralisacao-nacional-para-o-dia-25.shtml>. Acesso em: 30 jul. 2020.

SOUTO MAIOR, Jorge Luiz. De novo a falácia da redução de direitos trabalhistas. *In*: **Jorge Luiz Souto Maior**. 22 maio 2016. Disponível em: <http://www.jorgesoutomaior.com/blog/de-novo-a-falacia-da-reducao-de-direitos-trabalhistas>. Acesso em 25 ago. 2020.

STANDING, Guy. **O precariado**: a nova classe perigosa. Tradução de Cristina Antunes. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2014.

STONE, Brad. **The Upstarts**: How Uber, Airbnb and the Killer Companies of the New Silicon Valley are Changing the World. Londres, Reino Unido: Penguin Random House, 2017.

SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada**: O fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. Tradução Andre Botelho. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2019.

TELÉSFORO, Raquel Lopes. **Uber**: inovação disruptiva e ciclos de intervenção regulatória. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. *In*: **TST**. [Brasília]: [2020?]. Disponível em: http://www.tst.jus.br/galeria-dos-ex-dirigentes1/-/asset_publisher/4Vjq/content/25-vantuil-abdala. Acesso em 20 ago. 2020.

UBER INVESTOR. *In*: **INVESTOR**. [S. l.]: [2020?]. Disponível em: https://investor.uber.com/a-letter-from-our-ceo/?_ga=2.97330911.1726260393.1582651027-1292064374.1581959937. Acesso em: 25 ago. 2020.

UBER Newsroom. *In*: **UBER**. [S. l.]: [2020?]. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 13 ago. 2020.

VALENTE, Fernanda. Turma do TST nega vínculo de emprego entre Uber e motorista. **Consultor Jurídico**. São Paulo, 05 fev. 2020. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2020-fev-05/turma-tst-nega-vinculo-emprego-entre-uber-motorista>. Acesso em: 17 ago. 2020.

ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro C. B. de; KIRA, Beatriz (organizadores). **Economias do compartilhamento e o direito**. Curitiba: Juruá, 2017.

**APÊNDICE A – TABELA DE ANÁLISE QUALITATIVA DA RACIONALIDADE
JURÍDICA DO TST**

TABELA DE ANÁLISE QUALITATIVA DA RACIONALIDADE JURÍDICA DO TST

nº	trecho do voto	fundamentação racional	argumentos de autoridade precedentes/doutrina	observações
01 (fl.3)	<p>[...]</p> <p>Cinge-se a controvérsia acerca da existência, ou não, do vínculo empregatício entre o reclamante, no exercício da função de “motorista”, e a empresa reclamada, UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.</p> <p>Da análise dos autos, constata-se que o e. TRT reformou a sentença de origem por concluir pela presença dos elementos caracterizadores da relação de emprego entre as partes.</p> <p>Entretanto, ao contrário da conclusão adotada pelo acórdão regional, os elementos constantes dos autos revelam a inexistência do vínculo empregatício, tendo em vista a autonomia no desempenho das atividades do autor, a descaracterizar a subordinação.</p> <p>[...]</p>	Não	Não	<p>É possível observar a antecipação da decisão, do que pode-se deduzir que a construção do texto do voto foi feita a partir da decisão ideológica previamente tomada, e não a partir da construção de um convencimento com base nos autos, ou seja, utilizando o critério “primeiro decide, depois fundamenta”.</p> <p>Evidencia-se a utilização do instituto da subordinação, sem qualquer definição conceitual capaz de permitir sua adequação ao caso concreto.</p>

<p>02 (fls.12, 13,20)</p>	<p>[...]</p> <p>Na minuta de agravo, a parte agravante argumenta com o prosseguimento do seu recurso de revista, por violação dos arts. 5º, LIV e LV, 170, caput e IV, da Constituição, 389 e 447, § 2º, 489, II, do CPC e art. 3º da CLT. Traz arestos para confronto de teses. Sustenta, em síntese, que é fato incontroverso que o agravado, ao contratar os serviços de intermediação digital da 1ª Agravante, concordou com os termos e condições relacionadas aos referidos serviços e que a relação mantida entre a 1ª</p> <p>Agravante e todos os motoristas parceiros é uniforme.</p> <p>Alega que “restou demonstrado no acórdão paradigma que o motorista pode ficar „off-line “o tempo que desejasse, sem sofrer penalidades. Além disso, que o motorista tem liberdade de cumprir a sua própria rotina de trabalho, definindo os horários e os dias em que prestaria serviços, sem fiscalização ou qualquer ingerência por parte das Agravantes”. Defende que houve confissão do autor quanto à possibilidade de ficar off-line, que a mera sugestão de preço pela Uber não gera subordinação e que avaliação dos serviços pelos usuários visa a preservação da coletividade, vez que o bom padrão de serviços é fundamental para o sucesso de uma plataforma eletrônica, gerando confiabilidade, qualidade e consumo.</p> <p>Merece reforma a decisão agravada.</p>	<p>Não</p>	<p>Não</p>	<p>Este ponto merece destaque uma vez que, trata-se aqui, do julgamento de um recurso em instância extraordinária, cuja competência se restringe à análise da matéria “de direito” unicamente, sendo vedada a reanálise de provas já feitas pelas instâncias inferiores. Neste sentido, inclusive, é o entendimento desta própria corte superior, vertido na Súmula nº 126, TST.²⁹³ Entretanto, a despeito da exorbitância de sua competência, de forma arbitrária, o julgador utiliza elemento fático a fim de embasar sua tese.</p> <p>Não há qualquer justificacão do julgador capaz de evidenciar alguma racionalidade de sua decisão, não há explicacão das suas razões de decidir, quais partes do depoimento do motorista se adequariam ao instituto autonomia, e qual a relacão deste último com a (in)existência de vínculo empregatício.</p>
---	---	------------	------------	---

²⁹³ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula nº 126**. Incabível o recurso de revista ou de embargos (arts. 896 e 894, "b", da CLT) para reexame de fatos e provas. Disponível em: http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/Sumulas_com_indice/Sumulas_Ind_101_150.html. Acesso em: 23 ago. 2020.

	<p>Destaco, de início, que a parte cuidou de indicar, no recurso de revista, os trechos da decisão recorrida que consubstanciam o prequestionamento da controvérsia objeto da insurgência, atendendo ao disposto no art. 896, § 1º-A, I, da CLT (fls. 1789/1791 – 1797/1798 – 1801/1802).</p> <p>Pois bem. O e. TRT consignou, quanto ao tema:</p> <p>[...]</p> <p>Conforme fundamentação acima, o e. TRT entendeu presentes os requisitos da relação de emprego.</p> <p>Destaco de início, que o reexame do caso não demanda o revolvimento de fatos e provas dos autos, isso porque a transcrição do depoimento pessoal do autor no acórdão recorrido contempla elemento fático hábil ao reconhecimento da confissão quanto à autonomia na prestação de serviços. (grifei).</p>			
<p>03 (fls.20, 21)</p>	<p>[...]</p> <p>Com efeito, o reclamante admite expressamente a possibilidade de ficar “off line”, sem delimitação de tempo, circunstância que indica a ausência completa e voluntária da prestação dos serviços em exame, que só ocorre em ambiente virtual.</p> <p>Tal fato traduz, na prática, a ampla flexibilidade do autor em determinar sua rotina, seus horários de trabalho, locais que deseja atuar e quantidade de clientes que pretende atender</p>	<p>Parcial</p>	<p>Não</p>	<p>Novamente observa-se a utilização do instituto da subordinação sem uma definição conceitual que permita a distinção de trabalho autônomo.</p> <p>Neste ponto, o julgador subverte o depoimento do autor, acrescentando informações e fazendo deduções a partir disso, de forma muito diferente do texto literal. Vejamos o depoimento do autor para</p>

<p>por dia. Tal auto-determinação é incompatível com o reconhecimento da relação de emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação, elemento no qual se funda a distinção com o trabalho autônomo.</p>			<p>confronto:</p> <p><i>"...o depoente recebia incentivo se atingisse o número de 45 clientes por semana; que se não atingisse não recebia apenas o incentivo; que podia deixar o telefone off line; (...) que podia cancelar corrida, porém recebia informação de que a taxa de cancelamento estava alta e que poderia ser cortado; que existia um limite de cancelamento, mas não sabe informar qual era esse limite..." (fl.1101).</i></p> <p>O depoimento do motorista menciona que ele "<i>podia deixar o telefone off line</i>", sem maiores informações de tempo e circunstância, afirma apenas a possibilidade de ficar off line. Por sua vez, o julgador afirma e acrescenta que "o reclamante admite expressamente a possibilidade de ficar "off line", <u>sem delimitação de tempo, circunstância que indica a ausência completa e voluntária da prestação dos serviços em exame, que só ocorre em ambiente virtual.</u>" (grifei)</p> <p>Ou seja, da simples afirmação de que existia a possibilidade de ficar off line, o julgador fez deduções a fim de confortar a sua tese, desprezando outros trechos do depoimento capazes de infirmar sua tese, denotando uma possível imparcialidade e uma possível decisão de cunho ideológico.</p>
---	--	--	---

<p>04 (fl. 21)</p>	<p>[...]</p> <p>Não bastasse a confissão do reclamante quanto à autonomia para o desempenho de suas atividades, é fato incontroverso nos autos que o reclamante aderiu aos serviços de intermediação digital prestados pela reclamada, utilizando-se de aplicativo que oferece interface entre motoristas previamente cadastrados e usuários dos serviços.</p> <p>Dentre os termos e condições relacionados aos referidos serviços, está a reserva ao motorista do equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário, conforme consignado pelo e. TRT.</p> <p>O referido percentual revela-se superior ao que esta Corte vem admitindo como bastante à caracterização da relação de parceria entre os envolvidos, uma vez que o rateio do valor do serviço em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória não condizente com o liame de emprego.</p> <p>[...]</p>	<p>Não</p>	<p>RECURSO DE REVISTA. VÍNCULO DE EMPREGO. MANICURE. O ganho de comissões no percentual de 60% dos serviços prestados revela-se totalmente incompatível com a relação empregatícia, ao passo que inviabiliza o ganho de lucro pela entidade que seria supostamente a empregadora, com o labor dispensado pelo prestador de serviços, apontado como suposto empregado. [...]. Nesse contexto, não resta caracterizado o vínculo de emprego. Recurso de revista conhecido e provido. (RR - 1315-96.2014.5.03.0185 Data de Julgamento: 16/12/2015, Relator Desembargador Convocado: Breno Medeiros, 8ª Turma, Data de Publicação: DEJT 18/12/2015).</p> <p>RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA RECLAMADA. VÍNCULO DE EMPREGO. SALÃO DE BELEZA.</p> <p>CABELEIREIRA. 1. Depreende-se do acórdão regional que as partes celebraram um contrato de</p>	<p>Aqui, é evidenciada, mais uma vez, a subversão do texto pelo julgador, pois que, do trecho da decisão agravada não consta “os termos e condições” de contrato, nem mesmo a informação de que o motorista tenha aderido a algum contrato. O que demonstra o revolvimento de fatos e provas, uma vez que o julgador analisa os “termos e condições”, ao afirmar os percentuais recebidos pelo reclamante.</p> <p>O julgador afirma que o percentual de “75% a 80%” pago ao motorista é “bastante à caracterização da relação de parceria entre os envolvidos, uma vez que o rateio do valor do serviço em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória não condizente com o liame de emprego.” Entretanto, não é possível identificar qualquer critério técnico ou racional por parte do julgador para afirmar que o percentual é “bastante” e evidencia “vantagem remuneratória” a uma das partes. Não há qualquer cálculo ou argumento no sentido de demonstrar porque tal percentual seria evidência de parceria e não relação de emprego, sem considerar todas as demais informações quanto aos custos para o desenvolvimento das atividades, apenas afirmando arbitrariamente que tal percentual é alto.</p> <p>Ainda, equipara a relação entre a plataforma Uber e os motoristas, com as relações de</p>
--------------------------------------	--	------------	---	--

			<p>parceria, mediante o qual a reclamante desempenharia a função de cabeleireira, utilizando-se, na maioria, de materiais próprios, bem como da estrutura física oferecida pela reclamada, recebendo, para tanto, um percentual de 50% a 60% sobre os serviços realizados, sendo o restante destinado à cobertura das despesas do estabelecimento comercial. [...] 4. O recebimento de comissões no percentual de 50% a 60% dos serviços prestados é totalmente incompatível com a relação de emprego, pois inviabiliza o alcance de lucro pelo suposto empregador, com o labor dispensado pelo prestador de serviços, apontado como hipotético empregado. [...] Recurso de revista conhecido e provido. (ARR - 10319-57.2015.5.03.0110 Data de Julgamento: 24/04/2019, Relatora Ministra: Dora Maria da Costa, 8ª Turma, Data de Publicação: DEJT 26/04/2019).</p>	<p>parcerias entre salões de beleza e manicures, juntando decisões precedentes nesse sentido, unicamente como argumento de autoridade a fim de justificar sua tese, na falta de uma argumentação racional. Contudo, destaca-se que tais precedentes não possuem qualquer identidade com a relação analisada em concreto, evidenciando um viés ideológico da decisão e a falta de argumentos racionais. Como o julgador poderia afirmar que o percentual menor destinado à plataforma não seria suficientemente vantajoso, com a percepção de lucro, sem ter acesso a qualquer informação técnica capaz de revelar a situação financeira da empresa?</p> <p>A decisão também não aponta quais seriam os fundamentos determinantes dos precedentes que seriam idênticos aos do caso concreto, justificando tal comparação.</p>
--	--	--	---	--

<p>05 (fl. 23)</p>	<p>[...]</p> <p>Convém ressaltar, ademais, que a possibilidade de avaliação dos motoristas pelos usuários, e vice-versa, sequer tangencia com a presença de subordinação, consubstanciando, em verdade, ferramenta de feedback para os usuários finais quanto à qualidade da prestação de serviços do condutor, de interesse de todos os envolvidos.</p> <p>Nesse passo, o fato da empresa se utilizar das avaliações, promovendo o descredenciamento do motorista mal avaliado, convém não apenas à reclamada para sua permanência no mercado, mas especialmente à coletividade de usuários, a quem melhor aproveita a confiabilidade e qualidade dos serviços prestados.</p> <p>[...]</p>	<p>Não</p>	<p>Não</p>	<p>Mais uma vez, não é possível identificar qualquer critério utilizado pelo julgador suficiente a decidir quanto à questão das avaliações dos usuários, até mesmo porque, ele, <i>a priori</i>, desconhece o conteúdo e as circunstâncias de tais avaliações, bem como os critérios e os dados nelas contidos para que ele chegasse a tal conclusão.</p> <p>Novamente utiliza-se o termo “subordinação” sem qualquer definição conceitual.</p>
--------------------------------------	---	------------	------------	---

<p>06 (fls. 23-24)</p>	<p>[...]</p> <p>Por fim, não se pode olvidar que é de conhecimento geral a forma de funcionamento da relação empreendida entre os motoristas do aplicativo Uber e a referida empresa, a qual é de alcance mundial e tem se revelado como alternativa de trabalho e fonte de renda em tempos de desemprego (formal) crescente.</p> <p>Com efeito, as relações de trabalho têm sofrido intensas modificações com a revolução tecnológica, de modo que incumbe a esta Justiça Especializada permanecer atenta à preservação dos princípios que norteiam a relação de emprego, desde que presentes todos os seus elementos.</p> <p>Cabe frisar que o intento de proteção ao trabalhador não deve se sobrepor a ponto de inviabilizar as formas de trabalho emergentes, pautadas em critérios menos rígidos e que permitem maior autonomia na sua consecução, mediante livre disposição das partes, o que ocorre no caso dos autos.</p> <p>Assim sendo, a decisão regional incorreu em ofensa ao art. 3º da CLT, razão pela qual dou provimento ao agravo de instrumento para, convertendo-o em recurso de revista, determinar a reatuação do processo e a publicação da certidão de julgamento para ciência e intimação das partes</p>	<p>Não</p>	<p>Não</p>	<p>Estes últimos parágrafos expressam a opinião subjetiva do julgador sobre estas novas formas de trabalho, que não se serve a fundamentar racionalmente a ofensa ao art. 3º da CLT. As hipóteses de cabimento de um recurso de revista são restritas e estão previstas no artigo 896 da CLT²⁹⁴, e no caso resumidamente, a controvérsia seu deu em torno de eventual “violação literal de disposição de lei federal”, nos moldes da previsão da alínea “c” do referido artigo. Ou seja, a violação, ou não, ao artigo 3º da Lei 5.452/1943 (CLT).</p> <p>Afirma que o princípio de proteção a trabalhador não deve se sobrepor inviabilizando as novas “formas de trabalho emergentes”, sem, no entanto, demonstrar o raciocínio lógico apto a permitir tal afirmação.</p> <p>O julgador afirma que o tribunal <i>a quo</i>, ao reconhecer a relação de emprego entre o motorista e a plataforma, “incorreu em ofensa ao art. 3º da CLT”. Contudo, não aponta a dita violação literal da lei na decisão reformada.</p>
--	--	------------	------------	--

²⁹⁴ BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Rio de Janeiro, RJ: Presidência da República, 1943. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 23 ago. 2020.

e dos interessados de que o julgamento do recurso de revista se dará na sessão ordinária subsequente ao término do prazo de cinco dias úteis contados da data da publicação da respectiva certidão de julgamento (RITST, arts. 256 e 257 c/c art. 122).			
---	--	--	--

[...]

Fonte: Elaborada pela autora, 2020.

ANEXO A – ACÓRDÃO TST



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

A C Ó R D ã O
(5ª Turma)
GMBM/CHS/ggm

AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI N° 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. Em razão de provável caracterização de ofensa ao art. 3º, da CLT, dá-se provimento ao agravo de instrumento para determinar o prosseguimento do recurso de revista. **Agravo de instrumento provido. RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI N° 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA.** Destaque-se, de início, que o reexame do caso não demanda o revolvimento de fatos e provas dos autos, isso porque a transcrição do depoimento pessoal do autor no acórdão recorrido contempla elemento fático hábil ao reconhecimento da confissão quanto à autonomia na prestação de serviços. Com efeito, o reclamante admite expressamente a possibilidade de ficar "off line", sem delimitação de tempo, circunstância que indica a ausência completa e voluntária da prestação dos serviços em exame, que só ocorre em ambiente virtual. Tal fato traduz, na prática, a ampla flexibilidade do autor em determinar sua rotina, seus horários de trabalho, locais que deseja atuar e quantidade de clientes que pretende atender por dia. Tal auto-determinação é incompatível com o reconhecimento da relação de emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação, elemento no qual se funda a distinção com o trabalho autônomo. Não bastasse a confissão do reclamante quanto à autonomia para o desempenho de suas atividades, é fato incontroverso nos autos que o



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

reclamante aderiu aos serviços de intermediação digital prestados pela reclamada, utilizando-se de aplicativo que oferece interface entre motoristas previamente cadastrados e usuários dos serviços. Dentre os termos e condições relacionados aos referidos serviços, está a reserva ao motorista do equivalente a **75% a 80% do valor pago pelo usuário**, conforme consignado pelo e. TRT. O referido percentual revela-se superior ao que esta Corte vem admitindo como bastante à caracterização da relação de parceria entre os envolvidos, uma vez que o rateio do valor do serviço em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória não condizente com o liame de emprego. Precedentes. **Recurso de revista conhecido e provido.**

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Recurso de Revista n° **TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038**, em que são Recorrentes **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. E OUTROS** e Recorrido **MARCIO VIEIRA JACOB**.

Trata-se de agravo de instrumento interposto contra decisão que negou seguimento a recurso de revista.

Na minuta de agravo de instrumento, a parte sustenta, em síntese, a viabilidade do seu recurso de revista.

Contraminuta apresentada.

Sem remessa dos autos ao Ministério Público do Trabalho.

É o relatório.

V O T O

AGRAVO DE INSTRUMENTO

I - CONHECIMENTO



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

Preenchidos os pressupostos recursais, **conheço** do agravo de instrumento.

II - MÉRITO

NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL

Com fundamento no artigo 282, § 2º, do CPC, deixa-se de examinar a preliminar em epígrafe.

VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA.

Cinge-se a controvérsia acerca da existência, ou não, do vínculo empregatício entre o reclamante, no exercício da função de "motorista", e a empresa reclamada, UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

Da análise dos autos, constata-se que o e. TRT reformou a sentença de origem por concluir pela presença dos elementos caracterizadores da relação de emprego entre as partes.

Entretanto, ao contrário da conclusão adotada pelo acórdão regional, os elementos constantes dos autos revelam a inexistência do vínculo empregatício, tendo em vista a autonomia no desempenho das atividades do autor, a descaracterizar a subordinação.

Reconheço, nesse contexto, a **transcendência jurídica** da matéria, em razão de ainda não ter sido suficientemente enfrentada nesta Corte a hipótese específica dos autos.

A decisão agravada negou seguimento ao recurso de revista, sob os seguintes fundamentos:

"(...) CONTRATO INDIVIDUAL DE TRABALHO/RECONHECIMENTO DE RELAÇÃO DE EMPREGO.

Alegação(ões): - violação do(s) inciso LIV do artigo 5º; inciso LV do artigo 5º da Constituição Federal.

- divergência jurisprudencial.



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

- arts. 389, 447, § 2º e 489, II, do CPC; - arts. 2º, 3º, 457, 477, 832, da CLT; - arts. 5º, incisos LIV e LV, 170, IV, da Constituição Federal; - art. 92, do Código Civil.

Postula a reforma do v. Acórdão que reconheceu o vínculo de emprego, pela ausência dos elementos que configuram a relação de emprego, de acordo com o disposto no artigo 3º da CLT, quais sejam, a habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação.

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

Consta do v. Acórdão:

'Do vínculo de emprego

A Origem, considerando especialmente os depoimentos das partes, acolheu a tese defensiva de que entre as partes não existiu vínculo de emprego, concluindo pela ausência de pessoalidade e subordinação, contra o que se insurge o demandante, conforme as longas razões de fl. 1515/1558.

E de razão se assiste. Vejamos.

As demandadas, em apertada síntese, se opuseram à pretensão autoral argumentando não se tratarem de empresas de transporte, mas cuja atividade principal é a exploração de plataforma tecnológica, e que nessa perspectiva os motoristas atuam como parceiros, consubstanciando o que hoje se denomina economia compartilhada. Aduziram a ausência de habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação.

Contudo, os elementos de prova existentes nos autos não autorizam, no caso, com a devida vênia da Origem, seja alcançada tal conclusão.

No que respeita ao objetivo empresarial das demandadas, é falacioso o argumento utilizado na medida em que há controle da concretização do serviço de transporte prestado pelo motorista, dito parceiro. Se se tratasse de mera ferramenta eletrônica, por certo as demandadas não sugeririam o preço do serviço de transporte a ser prestado e sobre o valor sugerido estabeleceriam o percentual a si destinado.

Também não condicionariam a permanência do motorista às avaliações feitas pelos usuários do serviço de transporte. Simplesmente colocariam a plataforma tecnológica à disposição dos interessados, sem qualquer interferência no resultado do transporte fornecido, e pelo serviço tecnológico oferecido



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

estabeleceriam um preço/valor fixo a ser pago pelo motorista pelo tempo de utilização, por exemplo.

Na verdade, como bem observado na decisão proferida pelo MM. Juiz do Trabalho, Dr. Eduardo Rockenbach Pires, nos autos do processo n.º 1001492-33-2016-5-02-0013: 'A ré oferece no mercado um produto principal: o transporte de passageiros. O aplicativo é um instrumento, um acessório ao bom funcionamento do serviço. E os consumidores do produto da ré não são os motoristas, mas sim os passageiros (...) o valor que cabe à empresa é extraído do serviço de transporte prestado ao consumidor passageiro. Logo, como o excedente do capitalista é extraído na circulação de sua mercadoria, conclui-se com segurança que a mercadoria com que a ré atua não é o aplicativo, e sim o serviço de transporte.' E a confirmação dessa conclusão também pode ser extraída da confissão das demandadas de que contratam seguro de acidentes pessoais em favor de seus usuários, ou seja, aqueles que se utilizam do transporte, o que, em última instância, revela assumirem a responsabilidade pela integridade física dos usuários (fl. 616/617).

Portanto, é patente a finalidade empresarial das demandadas: o transporte de passageiros.

Também não prospera o argumento de que a relação existente entre as demandadas e o demandante trata-se de modelo de economia compartilhada. *Esta, na sua essência, representa a prática de divisão do uso de serviços e produtos, numa espécie de consumo colaborativo, mas numa perspectiva horizontal, propiciada, em regra, pelas tecnologias digitais. Assim, no campo da mobilidade urbana, tal prática pode ser identificada nas práticas de carona compartilhada, na qual os usuários, valendo-se de plataformas tecnológicas, compartilham o transporte. E a propósito dessa prática, os especialistas não reconhecem na atividade desenvolvida pelas demandadas a existência efetiva de compartilhamento, observando que, na realidade, tais empresas lucram sem nada compartilhar, o que inclusive deu ensejo à criação do termo *ridewashing* (revestir de outro significado) o compartilhamento ou a carona no transporte.*

(...)

Nesse contexto, não é possível também acolher a alegação das demandadas de que o sistema por ela gerenciado se trata de modelo de economia compartilhada.

Resta, assim, examinar a natureza da relação existente entre as demandadas e o demandante, no caso dos autos.

As demandadas, como já mencionado anteriormente, negam a existência de habitualidade, onerosidade, pessoalidade



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

e subordinação. Contudo, os elementos de prova existentes nos autos sinalizam em direção diversa.

A habitualidade está amplamente comprovada pelos documentos juntados às fl. 230/372, pelo demandante, a indicar que, no período de 14/07/2015 a 14/06/2016, o trabalho de motorista foi realizado de modo habitual.

A onerosidade, do mesmo modo, é inequívoca, pois pela realização do serviço de transporte era o demandante remunerado, pouco importando que o seu ganho não fosse custeado diretamente pelas empresas demandadas. A melhor doutrina e a jurisprudência predominante dos tribunais trabalhistas há muito já reconhecem que a remuneração do empregado pode ser paga por terceiros. A propósito, vale citar a lição do saudoso Magistrado, Dr. Aluysio Sampaio, na página 118 da obra 'Contrato Individual do Trabalho em sua vigência' (Editora dos Tribunais - 1982), de acordo com a qual: 'Salário ou remuneração é, pois, a contraprestação devida pelo empregador - seja diretamente paga por ele ou por terceiros, como a gorjeta.

A primeira vista, dada a compreensão corrente do instituto, a afirmativa poderá causar estranheza. Mas, desde que aceita a sinonímia entre salário e remuneração, espancam-se quaisquer dúvidas. Dir-se-á que aquilo pago por terceiros não pode constituir obrigação do empregador. Ledo engano: o que o empregador proporciona ao empregado não é estritamente a paga pelos serviços prestados, mas a oportunidade de ganho. Sabe-se, por exemplo, que são comuns os casos de garçons que pouco percebem diretamente do empregador, mas ganham quantias expressivas a título de gorjetas. Em certos casos, os garçons não se importam com o valor do salário pago diretamente pelo empregador, pois a parte substancial de seu ganho resulta das gorjetas pagas por terceiros.

A prestação essencial devida pelo empregador ao empregado não é estritamente a remuneração direta, em espécie ou utilidades, mas a efetiva oportunidade de ganhos.' Na espécie, os mesmos documentos antes citados revelam que as demandadas concentravam em seu poder, em regra, os valores pagos pelos usuários, realizando posteriormente o repasse ao demandante.

Cumpra assentar também que o fato de ser reservado ao motorista o equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário não pode caracterizar, no caso, a existência de parceria, pois conforme indicado no depoimento pessoal do demandante (fl. 1101/1102), sem contraprova das empresas, ele arcava com as seguintes despesas: aluguel do veículo, despesas com sua manutenção, combustível, telefone celular e provedor



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

da internet. O que, convenhamos, somam despesas elevadas, especialmente se considerarmos em comparação ao exemplo citado, em decisão judicial invocada pelas demandadas, das manicures em relação aos salões de beleza. Aqui, as despesas da manicure são mínimas e, portanto, o fato de receberem percentuais superiores a 50% pode mesmo configurar a uma relação de parceria.

A pessoalidade, por seu turno, é inequívoca e confessada pelas demandadas. **Argumentam que um mesmo veículo pode ser utilizado por vários motoristas, o que, a seu juízo, descaracterizaria a pessoalidade.**

Entretanto, admitem e confessam que o motorista deve ser sempre cadastrado, do que resulta conclusão em sentido diametralmente contrário, ou seja, o que importa é quem está conduzindo o veículo.

Por fim, resta examinar a alegação de ausência de subordinação. **Aduziram as demandadas que o motorista possui total autonomia na execução do trabalho, pode exercer uma segunda atividade profissional, não é submetido a regra de condutas, pode recusar viagens e também pode conceder desconto aos usuários.**

Contudo, mais uma vez, verifico que os elementos de prova existentes nos autos não refletem essa realidade.

Quanto à existência de total autonomia do motorista, o próprio depoimento da preposta ouvida em Juízo à fl. 1102, **revela que o valor a ser cobrado pelo usuário é 'sugerido' pelas empresas e que o motorista pode dar desconto a ele.** Entretanto, no caso de concessão de desconto pelo motorista, o valor destinado às empresas permanecerá calculado sobre aquele por elas sugerido. De acordo com a preposta '...o valor das viagens é sugerido pela UBER: tempo x distância; que o percentual da taxa da uber varia de 20% a 25%, de acordo com a categoria; que o percentual recebido não inclui o desconto ofertado pelo motorista ao cliente...'. Portanto, não se pode cogitar de plena autonomia na medida de que a taxa de serviços não pode ser alterada.

Do mesmo modo, **a afirmação de que o motorista pode ficar ilimitadamente off-line e recusar solicitações de modo ilimitado também não condiz com a necessidade empresarial e com a realidade vivenciada na relação empresa/motorista/usuário.** Fosse verdadeira tal afirmação, o próprio empreendimento estaria fadado ao insucesso, pois as empresas correriam o risco evidente de, em relação a determinados locais e horários, não dispor de um único motorista para atender o usuário.



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

Ademais, as empresas se valem de mecanismos indiretos para obter o seu intento de disponibilidade máxima do motorista às necessidades dos usuários por elas atendidos. De acordo com o depoimento do demandante, sem contraprova das demandadas '...o depoente recebia incentivo se atingisse o número de 45 clientes por semana; que se não atingisse não recebia apenas o incentivo; que podia deixar o telefone off line; (...) que podia cancelar corrida, porém recebia informação de que a taxa de cancelamento estava alta e que poderia ser cortado; que existia um limite de cancelamento, mas não sabe informar qual era esse limite...' (fl.1101).

Também não aproveita às demandadas o argumento de que o motorista é livre para exercer uma segunda atividade profissional, pois a exclusividade não figura como requisito da relação de emprego.

Por fim, a alegação de que as empresas não impõem aos motoristas regras de conduta tampouco restou comprovada. Há confissão das demandadas de que as avaliações dos usuários são decisivas para a manutenção do cadastro do motorista. Aliás, a preposta, ouvida em audiência, admitiu que o demandante foi desligado exatamente por ter avaliação abaixo da média.

'...que acredita que o reclamante foi desligado por conta da sua avaliação abaixo da média' (fl. 1012).

É preciso registrar, nesse passo, que a relação existente entre as demandadas e os motoristas que lhes servem não se caracteriza pelo modelo clássico de subordinação e de que, assim, a depender do caso concreto sob exame, poderá não haver a configuração do vínculo de emprego, especialmente nos casos em que a prestação de serviços se revelar efetivamente eventual.

*Por isso, o exame das demandas judiciais que envolvem os novos modelos de organização do trabalho deve se dar à luz das novas concepções do chamado trabalho subordinado ou parasubordinado, especialmente considerando o avanço da tecnologia. Aliás, a alteração introduzida pela Lei 12.551/2011 no art. 6.º da CLT, é expressiva na direção ora apontada. De acordo com o parágrafo único 'Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio.' (...) **Em consequência, considerando as peculiaridades do caso dos autos, acolho o inconformismo do demandante para reconhecer o vínculo de emprego entre as partes no período indicado na inicial, qual seja, de 14/07/2015 a 14/06/2016, nos exatos termos do pedido (fl. 41).***



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

Tendo em vista que no documento de fl. 45/52 (termos e condições do contrato) consta a UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., defino sua responsabilidade pelo registro na CTPS do demandante, na qual deverão ser anotadas as datas de admissão e dispensa, a função de motorista, bem como a média salarial a ser definida em execução, considerando os documentos existentes nos autos. O registro deverá ser efetuado em 8 (oito) dias, após o trânsito em julgado da decisão, a contar da intimação da empresa da juntada do documento aos autos pelo demandante, sob pena de multa diária de R\$ 100,00, até o limite de R\$ 5.000,00, nos termos do art. 536, § 1.º, do CPC.

(...)

A ementa colacionada como divergente se apresenta para destacar as diferenças fáticas extraídas do acervo probatório de um e outro processo, para desvendar o que há em um, sem que exista no outro e, assim, para referenciar cenários instrutórios que divergem pela própria dinâmica pela qual se desenvolveram. Ao tratar da subordinação, por exemplo, as recorrentes propõem a confrontação das 'alegações que têm respaldo nas declarações do próprio autor' (refere-se ao autor do julgado apontado paradigmático, e não ao deste feito) com as declarações da preposta neste processo (confira-se à pág. 39 do apelo). Ou seja, as recorrentes não oferecem tese de confrontação, mas contraposição de cenários fáticos e instrutórios de diversas realidades processuais. Nos dois processos (este e o julgado apontado como divergente) considera-se indispensável a subordinação, o que pode, naturalmente, se revelar diferente, conforme sejam os cenários probatórios de uma e outra realidade instrutória.

Enganam-se, pois, as recorrentes, ao afirmarem, no item 104 do recurso, que haveria 'divergência de interpretação no que diz respeito aos elementos que configuram a existência da subordinação na relação mantida entre as partes', porque não se pode medir a divergência de análise de um acervo probatório de um processo com o acervo probatório de outro processo, para desse confronto se concluir que (a) não se discutem fatos e que (b) estaria configurada a divergência para aceitação da revista. Não, em absoluto.

Por mais de uma vez o apelo adjetiva o julgado recorrido como 'decisão ideológica' (v. item 101, 105, 136 do recurso), até com um ar de pouca reverência pela obra judiciária que não calharia em debates elevados,



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

para afirmar que a decisão supostamente 'deixou de analisar corretamente a existência dos requisitos necessários para o reconhecimento do vínculo de emprego' (v. item 105 do apelo), o que remete o debate para a reanálise do acervo probatório, com óbice na Súmula 126 do TST.

A ementa colacionada, oriunda do TRT-3ª Região, também não permite o confronto de teses jurídicas. Na tabela confrontada na pág. 43/44 do apelo, por exemplo, as recorrentes cotejam a análise do acórdão recorrido, em que se destaca que as recorrentes fixavam os preços do transporte com a cláusula do estatuto social da empresa, afirmando-a 'empresa de tecnologia, não relacionada ao setor de transportes' (v. item 108 do apelo), deixando sem resposta o fundamento do acórdão recorrido que afirma terem as recorrentes definido o preço do transporte. Não se explica, nesse suposto confronto de teses, como uma (suposta) empresa de 'tecnologia' poderia definir preços de transporte urbano...

Não só o apelo deixa de implementar o pressuposto para aceitação do recurso, como ainda desvenda a impossibilidade de serem conciliadas as ideias de 'empresa de tecnologia' com a figura do 'motorista parceiro' (v. item 118 do apelo), como se fossem existentes 'parcerias' tão distantes. A decisão recorrida coloca o motorista do veículo de transporte como elemento essencial à atividade especulativa da empresa, pelo objeto que ela gere e pelo qual fixa os preços, segundo o v. acórdão.

Isso faz evidenciar quão inespecíficos e inservíveis são aqueles acórdãos trazidos à colação, pela clara impossibilidade de comparação dos acervos probatórios, e não pela comparação dos conceitos jurídicos inerentes às figura-tipo envolvidas.

Mesmo nesse acórdão do TRT-3ª Região, trazido à colação, as recorrentes propõem que se confronte, como suposta evidência do dissenso jurisprudencial, 'o depoimento da preposta ouvida em Juízo à fl. 1102' (fragmento deste processo) com o que 'restou cabalmente comprovada nos autos a inexistência de subordinação' (fragmento do acervo probatório de outro processo), o que, evidentemente, não cumpre o requisito do dissenso de teses.

Para evidenciar, ainda mais, o não atendimento do pressuposto intrínseco do apelo, fixe-se no quadro da pág. 47 do apelo. Ali as recorrentes propõem o confronto da percuciente análise jurídica do acórdão recorrido,



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

sobre o tempo de permanência 'off line' do empregado, com o teor do depoimento da testemunha prestada no outro processo tido paradigmático. O acórdão recorrido demonstra a inverossimilhança de que uma empresa possa funcionar com empregados que permaneçam ilimitadamente off line, com o direito de recusas eternas, com o que teria resultado da prova testemunhal do outro processo.

Sobre a habitualidade, o apelo destaca, no quadro da pág. 49 do apelo, o mesmo trecho que destacou no outro quadro sobre a subordinação (pág. 47 do apelo) e, no item 120, sustenta que 'não há exigência por parte da 1ª recorrente de uso habitual da plataforma'. Isso remete, evidentemente, à reanálise do acervo probatório, com novo óbice da Súmula 126 do TST.

Embora afirmem as recorrentes que o apelo não pretende a reanálise da prova (v. item 127 do apelo), ficou claro que as questões suscitadas pelas ementas colacionadas não representam a diversidade de teses jurídicas, mas a diversidade de análise dos fatos pela realidade circunstancial de cada acervo probatório, variável de processo a processo, impossibilitando que se possa assumir neste processo o que representou fato afirmado nos julgados paradigmáticos.

Além disso, no item 128 do apelo, as recorrentes reafirmam que 'o v. acórdão regional concluiu de forma equivocada que a finalidade empresarial da 1ª recorrente consiste no transporte de passageiros', a revelar, claramente, a discussão sobre o acervo probatório, que remeteria o julgador à inevitável releitura da prova, como pressuposto necessário à se aportar em conclusão diversa da declinada.

Isso é reafirmado no item 129 do apelo. No item 130 o apelo remete a instância julgadora à leitura do 'termo assinado', ou seja, à prova documental, para se concluir, no item 133, que o trabalhador é quem remunera a empresa, e não o contrário, como se a tese fixada pelo preço da viagem tivesse sido estabelecida pelo motorista, e não o inverso. A ideia de que a 1ª recorrente teria o motorista como seu 'parceiro' no negócio (tese recursal: 'motorista parceiro'; v. item 118) acaba, ao final, sendo desdita no próprio recurso, desabilitando a tese do apelo, ao se afirmar que 'o simples fato de a 1ª recorrente optar por não manter o cadastro de motoristas mal avaliados pelos usuários em sua plataforma, não denota a existência de subordinação (...), pois não há direção, coordenação e fiscalização, mas apenas e tão somente



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

uma decisão de natureza comercial'. As alegações recursais são contraditórias entre si, por afirmarem relação de 'parceria', que se transpõe para 'comercial', que se explica pela unilateralidade de exclusão do inicialmente dito 'parceiro', a que tudo isso se opõe à afirmação de que a empresa seria remunerada pelo motorista (item 133 do apelo), e não ao contrário.

DENEGO seguimento ao recurso de revista.”

Na minuta de agravo, a parte agravante argumenta com o prosseguimento do seu recurso de revista, por violação dos arts. 5º, LIV e LV, 170, caput e IV, da Constituição, 389 e 447, § 2º, 489, II, do CPC e art. 3º da CLT. Traz arestos para confronto de teses.

Sustenta, em síntese, que é fato incontroverso que o agravado, ao contratar os serviços de intermediação digital da 1ª Agravante, concordou com os termos e condições relacionadas aos referidos serviços e que a relação mantida entre a 1ª Agravante e todos os motoristas parceiros é uniforme.

Alega que *"restou demonstrado no acórdão paradigma que o motorista pode ficar 'off-line' o tempo que desejasse, sem sofrer penalidades. Além disso, que o motorista tem liberdade de cumprir a sua própria rotina de trabalho, definindo os horários e os dias em que prestaria serviços, sem fiscalização ou qualquer ingerência por parte das Agravantes"*.

Defende que houve confissão do autor quanto à possibilidade de ficar off-line, que a mera sugestão de preço pela Uber não gera subordinação e que avaliação dos serviços pelos usuários visa a preservação da coletividade, vez que o bom padrão de serviços é fundamental para o sucesso de uma plataforma eletrônica, gerando confiabilidade, qualidade e consumo.

Merece reforma a decisão agravada.

Destaco, de início, que a parte cuidou de indicar, no recurso de revista, os trechos da decisão recorrida que consubstanciam o prequestionamento da controvérsia objeto da insurgência, atendendo ao disposto no art. 896, § 1º-A, I, da CLT (fls. 1789/1791 - 1797/1798 - 1801/1802).



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

Pois bem.

O e. TRT consignou, quanto ao tema:

“Do vínculo de emprego

A Origem, considerando especialmente os depoimentos das partes, acolheu a tese defensiva de que entre as partes não existiu vínculo de emprego, concluindo pela ausência de pessoalidade e subordinação, contra o que se insurge o demandante, conforme as longas razões de fl. 1515/1558.

E de razão se assiste. Vejamos.

As demandadas, em apertada síntese, se opuseram à pretensão autoral argumentando não se tratarem de empresas de transporte, mas cuja atividade principal é a exploração de plataforma tecnológica, e que nessa perspectiva os motoristas atuam como parceiros, consubstanciando o que hoje se denomina economia compartilhada. Aduziram a ausência de habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação.

Contudo, os elementos de prova existentes nos autos não autorizam, no caso, com a devida vênia da Origem, seja alcançada tal conclusão.

No que respeita ao objetivo empresarial das demandadas, é falacioso o argumento utilizado na medida em que há controle da concretização do serviço de transporte prestado pelo motorista, dito parceiro. Se se tratasse de mera ferramenta eletrônica, por certo as demandadas não sugeririam o preço do serviço de transporte a ser prestado e sobre o valor sugerido estabeleceriam o percentual a si destinado. Também não condicionariam a permanência do motorista às avaliações feitas pelos usuários do serviço de transporte. Simplesmente colocariam a plataforma tecnológica à disposição dos interessados, sem qualquer interferência no resultado do transporte fornecido, e pelo serviço tecnológico oferecido estabeleceriam um preço/valor fixo a ser pago pelo motorista pelo tempo de utilização, por exemplo.

Na verdade, como bem observado na decisão proferida pelo MM. Juiz do Trabalho, Dr. Eduardo Rockenbach Pires, nos autos do processo n.º 1001492-33-2016-5-02-0013: *"A ré um acessório ao bom funcionamento do serviço. E os consumidores do produto da ré não são os motoristas, mas sim os passageiros (...) o valor que cabe à empresa é extraído do serviço de transporte prestado ao consumidor passageiro. Logo, como o excedente do*



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

capitalista é extraído na circulação de sua mercadoria, conclui-se com segurança que a mercadoria com que a ré atua não é o aplicativo, e sim o serviço de transporte."

E a confirmação dessa conclusão também pode ser extraída da confissão das demandadas de que contratam seguro de acidentes pessoais em favor de seus usuários, ou seja, aqueles que se utilizam do transporte, o que, em última instância, revela assumirem a responsabilidade pela integridade física dos usuários (fl. 616/617).

Portanto, é patente a finalidade empresarial das demandadas: o transporte de passageiros.

Também não prospera o argumento de que a relação existente entre as demandadas e o demandante trata-se de modelo de economia compartilhada. Esta, na sua essência, representa a prática de divisão do uso de serviços e produtos, numa espécie de consumo colaborativo, mas numa perspectiva horizontal, propiciada, em regra, pelas tecnologias digitais. Assim, no campo da mobilidade urbana, tal prática pode ser identificada nas práticas de carona compartilhada, na qual os usuários, valendo-se de plataformas tecnológicas, compartilham o transporte. E a propósito dessa prática, os especialistas não reconhecem na atividade desenvolvida pelas demandadas a existência efetiva de compartilhamento, observando que, na realidade, tais empresas lucram sem nada compartilhar, o que inclusive deu ensejo à criação do termo *ridewashing* (revestir de outro significado) o compartilhamento ou a carona no transporte.

Exemplo genuíno dessa prática é a Oficina da Mesa, em São Paulo, que, com a instalação de uma cozinha industrial, possibilita o atendimento de empreendedores individuais no ramo de fornecimento de alimentos que antes, em regra, confeccionavam as refeições ou os alimentos comercializados nas dependências das cozinhas de suas residências. Pela utilização da cozinha industrial pagam um aluguel por hora independentemente do produto comercializado, não havendo, ainda, nenhuma ingerência do "dono" da cozinha industrial sobre o valor a ser cobrado pelo serviço prestado.

Nesse contexto, não é possível também acolher a alegação das demandadas de que o sistema por ela gerenciado se trata de modelo de economia compartilhada.



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

Resta, assim, examinar a natureza da relação existente entre as demandadas e o demandante, no caso dos autos.

As demandadas, como já mencionado anteriormente, negam a existência de habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação. Contudo, os elementos de prova existentes nos autos sinalizam em direção diversa.

A habitualidade está amplamente comprovada pelos documentos juntados às fl. 230/372, pelo demandante, a indicar que, no período de 14/07/2015 a 14/06/2016, o trabalho de motorista foi realizado de modo habitual.

A onerosidade, do mesmo modo, é inequívoca, pois pela realização do serviço de transporte era o demandante remunerado, pouco importando que o seu ganho não fosse custeado diretamente pelas empresas demandadas. A melhor doutrina e a jurisprudência predominante dos tribunais trabalhistas há muito já reconhecem que a remuneração do empregado pode ser paga por terceiros. A propósito, vale citar a lição do saudoso Magistrado, Dr. Aluysio Sampaio, na página 118 da obra "Contrato Individual do Trabalho em sua vigência" (Editora dos Tribunais - 1982), de acordo com a qual:

"Salário ou remuneração é, pois, a contraprestação devida pelo empregador - seja diretamente paga por ele ou por terceiros, como a gorjeta.

À primeira vista, dada a compreensão corrente do instituto, a afirmativa poderá causar estranheza. Mas, desde que aceita a sinonímia entre salário e remuneração, espancam-se quaisquer dúvidas. Dir-se-á que aquilo pago por terceiros não pode constituir obrigação do empregador. Ledo engano: o que o empregador proporciona ao empregado não é estritamente a paga pelos serviços prestados, mas a oportunidade de ganho. Sabe-se, por exemplo, que são comuns os casos de garçons que pouco percebem diretamente do empregador, mas ganham quantias expressivas a título de gorjetas. Em certos casos, os garçons não se importam com o valor do salário pago diretamente pelo empregador, pois a parte substancial de seu ganho resulta das gorjetas pagas por terceiros.

A prestação essencial devida pelo empregador ao empregado não é estritamente a remuneração direta, em espécie ou utilidades, mas a efetiva oportunidade de ganhos."



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

Na espécie, os mesmos documentos antes citados revelam que as demandadas concentravam em seu poder, em regra, os valores pagos pelos usuários, realizando posteriormente o repasse ao demandante.

Cumprasse assentar também que o fato de ser reservado ao motorista o equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário não pode caracterizar, no caso, a existência de parceria, pois conforme indicado no depoimento pessoal do demandante (fl. 1101/1102), sem contraprova das empresas, ele arcava com as seguintes despesas: aluguel do veículo, despesas com sua manutenção, combustível, telefone celular e provedor da internet. O que, convenhamos, somam despesas elevadas, especialmente se considerarmos em comparação ao exemplo citado, em decisão judicial invocada pelas demandadas, das manicures em relação aos salões de beleza. Aqui, as despesas da manicure são mínimas e, portanto, o fato de receberem percentuais superiores a 50% pode mesmo configurar a uma relação de parceria.

A personalidade, por seu turno, é inequívoca e confessada pelas demandadas. **Argumentam que um mesmo veículo pode ser utilizado por vários motoristas, o que, a seu juízo, descaracterizaria a personalidade.** Entretanto, admitem e confessam que o motorista deve ser sempre cadastrado, do que resulta conclusão em sentido diametralmente contrário, ou seja, o que importa é quem está conduzindo o veículo.

Por fim, resta examinar a alegação de ausência de subordinação.

Aduziram as demandadas que o motorista possui total autonomia na execução do trabalho, pode exercer uma segunda atividade profissional, não é submetido a regra de condutas, pode recusar viagens e também pode conceder desconto aos usuários.

Contudo, mais uma vez, verifico que os elementos de prova existentes nos autos não refletem essa realidade.

Quanto à existência de total autonomia do motorista, o próprio depoimento da preposta ouvida em Juízo à fl. 1102, revela que o valor a ser cobrado pelo usuário é "sugerido" pelas empresas e que o motorista pode dar desconto a ele. Entretanto, no caso de concessão de desconto pelo motorista, o valor destinado às empresas permanecerá calculado sobre aquele por elas sugerido. De acordo com a preposta "*...o valor das viagens é sugerido pela UBER: tempo x distância; que o percentual da taxa da uber varia de 20% a*



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

25%, de acordo com a categoria; que o percentual recebido não inclui o desconto ofertado pelo motorista ao cliente...". Portanto, não se pode cogitar de plena autonomia na medida de que a taxa de serviços não pode ser alterada.

Do mesmo modo, a afirmação de que o motorista pode ficar ilimitadamente off-line e recusar solicitações de modo ilimitado também não condiz com a necessidade empresarial e com a realidade vivenciada na relação empresa/motorista/usuário. Fosse verdadeira tal afirmação, o próprio empreendimento estaria fadado ao insucesso, pois as empresas correriam o risco evidente de, em relação a determinados locais e horários, não dispor de um único motorista para atender o usuário.

Ademais, as empresas se valem de mecanismos indiretos para obter o seu intento de disponibilidade máxima do motorista às necessidades dos usuários por elas atendidos. De acordo com o depoimento do demandante, sem contraprova das demandadas

"...o depoente recebia incentivo se atingisse o número de 45 clientes por semana; que se não atingisse não recebia apenas o incentivo; **que podia deixar o telefone off line; (...) que podia cancelar corrida**, porém recebia informação de que a taxa de cancelamento estava alta e que poderia ser cortado; que existia um limite de cancelamento, mas não sabe informar qual era esse limite..." (fl.1101).

Também não aproveita às demandadas o argumento de que o motorista é livre para exercer uma segunda atividade profissional, pois a exclusividade não figura como requisito da relação de emprego.

Por fim, a alegação de que as empresas não impõem aos motoristas regras de conduta tampouco restou comprovada. **Há confissão das demandadas de que as avaliações dos usuários são decisivas para a manutenção do cadastro do motorista.** Aliás, a preposta, ouvida em audiência, admitiu que o demandante foi desligado exatamente por ter avaliação abaixo da média.

"...que acredita que o reclamante foi desligado por conta da sua avaliação abaixo da média" (fl. 1012).

É preciso registrar, nesse passo, que a relação existente entre as demandadas e os motoristas que lhes servem não se caracteriza pelo modelo



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

clássico de subordinação e de que, assim, a depender do caso concreto sob exame, poderá não haver a configuração do vínculo de emprego, especialmente nos casos em que a prestação de serviços se revelar efetivamente eventual.

Por isso, o exame das demandas judiciais que envolvem os novos modelos de organização do trabalho deve se dar à luz das novas concepções do chamado trabalho subordinado ou parasubordinado, especialmente considerando o avanço da tecnologia. Aliás, a alteração introduzida pela Lei 12.551/2011 no art. 6.º da CLT, é expressiva na direção ora apontada. De acordo com o parágrafo único "*Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalhado alheio.*" (...)

Em consequência, considerando as peculiaridades do caso dos autos, acolho o inconformismo do demandante para reconhecer o vínculo de emprego entre as partes no período indicado na inicial, qual seja, de 14/07/2015 a 14/06/2016, nos exatos termos do pedido (fl. 41).

Tendo em vista que no documento de fl. 45/52 (termos e condições do contrato) consta a UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., defino sua responsabilidade pelo registro na CTPS do demandante, na qual deverão ser anotadas as datas de admissão e dispensa, a função de motorista, bem como a média salarial a ser definida em execução, considerando os documentos existentes nos autos. O registro deverá ser efetuado em 8 (oito) dias, após o trânsito em julgado da decisão, a contar da intimação da empresa da juntada do documento aos autos pelo demandante, sob pena de multa diária de R\$ 100,00, até o limite de R\$ 5.000,00, nos termos do art. 536, § 1.º, do CPC.

Não há que se cogitar de ilegitimidade de parte das demais demandadas (UBER INTERNATIONAL HOLDING BV e UBER INTERNATIONAL BV), já que compõem um mesmo grupo econômico juntamente com a primeira demandada, UBER BRASIL TECNOLOGIA LTDA., como se observa do contrato social de fl. 537, de sorte que devem responder solidariamente pelas verbas da condenação.

Considerando que a dispensa decorreu de ato da empregadora sem indicação de justa causa, defiro o pagamento de aviso prévio indenizado (30 dias); décimo terceiro proporcional de 2016 (6/12) e de 2017 (6/12), férias



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

proporcionais (11/12), acrescidas de 1/3 e FGTS com a indenização de 40%, tudo nos limites do pedido inicial.

(...)"

Acrescentou, em embargos de declaração:

“Tem razão a embargante somente no tocante ao erro material que ora é corrigido nos seguintes termos: devido o pagamento do 13.º salário proporcional de 2015 (6/12) e de 2016 (6/12).

No restante, observo que insurgência aqui demonstrada pelas partes demandadas não permite o reconhecimento das anomalias apontadas, uma vez que as embargantes não que é inviável tendo em vista o encerramento da prestação jurisdicional. E, mais, com o nítido intento de viabilizar a interposição de recurso de revista para discussão de matéria de fato.

De todo modo, cumpre mencionar que as questões suscitadas a propósito de omissão ou contradição não dizem respeito às hipóteses de cabimento de embargos. Não há omissão sobre nenhum dos temas invocados nas razões e nas contrarrazões recursais e não há contradição do julgado em si mesmo. O que as embargantes defendem, sem pejo, é a adoção de interpretação diversa sobre as circunstâncias fáticas do caso.

Entretanto, como as embargantes afirmam dificuldade no entendimento do julgamento nos pontos indicados, assento para a completa inteligência do acórdão o seguinte: se o valor cobrado pelas demandadas é fixo, não há autonomia do motorista para a realização dos supostos descontos, sob pena de ficar privado de ganho; **a admissão da possibilidade de ficar off line pelo demandante não caracteriza a existência de autonomia em vista dos mecanismos indiretos utilizados pelas demandadas para mantê-lo disponível, como a instituição de premiações**; se o depoimento pessoal da parte faz prova em seu desfavor, também o faz em seu favor, quando suas afirmações não são contrariadas pelas demandadas que, admitindo a prestação de serviços, tinham o encargo da prova; **o fato de o motorista avaliar o passageiro não descaracteriza a existência de subordinação do primeiro às empresas demandadas, pois a avaliação negativa do motorista pelo usuário é fator determinante de seu desligamento, como ocorreu no caso dos autos**; a ausência de



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

exclusividade não é fator determinante para o afastamento do vínculo de emprego independentemente do ramo de atividade; a habitualidade está comprovada pelos documentos juntados aos autos no sentido de que, no período reclamado, **o demandante prestou serviços todos os meses; a personalidade não está vinculada à escolha do motorista, mas à exigência de que somente o motorista cadastrado é que pode prestar os serviços, ainda que o cadastro seja de pessoa jurídica**; as despesas com manutenção de veículos são mesmo elevadas em comparação com aquelas despendidas por uma manicure, modelo eleito pelas demandadas para defender a existência de parceria, bastando refletir sobre o número de mãos que uma manicure pode atender com um vidro de esmalte e quantos passageiros o motorista pode conduzir com um litro de gasolina; e conforme já explicitado no acórdão o ganho do trabalhador pode sim ser pago integralmente por terceiros, sem descaracterizar o vínculo de emprego, na medida em que as demandadas é que disponibilizam a oportunidade de ganho.

Por fim, no que se refere ao prequestionamento, observo que este só se justificaria se o v. Acórdão tivesse adotado tese contrária à lei ou a súmula, o que não se evidencia nos autos. Nesse sentido, a Orientação Jurisprudencial 256, da SDI, do TST.”

Conforme fundamentação acima, o e. TRT entendeu presentes os requisitos da relação de emprego.

Destaco de início, que o reexame do caso não demanda o revolvimento de fatos e provas dos autos, isso porque a transcrição do depoimento pessoal do autor no acórdão recorrido contempla elemento fático hábil ao reconhecimento da confissão quanto à autonomia na prestação de serviços.

Com efeito, o reclamante admite expressamente a possibilidade de ficar **“off line”**, sem delimitação de tempo, circunstância que indica a ausência completa e voluntária da prestação dos serviços em exame, que só ocorre em ambiente virtual.

Tal fato traduz, na prática, a ampla flexibilidade do autor em determinar sua rotina, seus horários de trabalho, locais que deseja atuar e quantidade de clientes que pretende atender por dia. Tal auto-determinação é incompatível com o reconhecimento da relação de



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação, elemento no qual se funda a distinção com o trabalho autônomo.

Não bastasse a confissão do reclamante quanto à autonomia para o desempenho de suas atividades, é fato incontroverso nos autos que o reclamante aderiu aos serviços de intermediação digital prestados pela reclamada, utilizando-se de aplicativo que oferece interface entre motoristas previamente cadastrados e usuários dos serviços.

Dentre os termos e condições relacionados aos referidos serviços, está a reserva ao motorista do equivalente a **75% a 80% do valor pago pelo usuário**, conforme consignado pelo e. TRT.

O referido percentual revela-se superior ao que esta Corte vem admitindo como bastante à caracterização da relação de parceria entre os envolvidos, uma vez que o rateio do valor do serviço em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória não condizente com o liame de emprego.

Assim já se manifestou esta Corte em exame de parcerias firmadas do âmbito dos salões de beleza, ilustrativamente:

RECURSO DE REVISTA. VÍNCULO DE EMPREGO. MANICURE.

O ganho de comissões no percentual de 60% dos serviços prestados revela-se totalmente incompatível com a relação empregatícia, ao passo que inviabiliza o ganho de lucro pela entidade que seria supostamente a empregadora, com o labor dispensado pelo prestador de serviços, apontado como suposto empregado. Por outro lado, o simples fato de, em

regra, o agendamento dos serviços ser feito pela recepcionista do salão não implica em existência de subordinação jurídica, cumprindo salientar que a autora detinha flexibilidade na organização de sua agenda, escolhendo os horários nos quais poderia trabalhar. A celebração de contrato de atividade tipo parceria é prática rotineira nesse ramo de prestação de serviços (salão de beleza), em que o proprietário do mesmo coloca à disposição dos profissionais (manicure, massagista, depiladora, cabeleireiro, entre outros), além do espaço físico, sua carteira de clientes e suas instalações com os móveis para serem por eles utilizados no desempenho de tais atividades.

Nesse contexto, não resta caracterizado o vínculo de emprego. Recurso de



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

revista conhecido e provido. (RR - 1315-96.2014.5.03.0185 Data de Julgamento: 16/12/2015, Relator Desembargador Convocado: Breno Medeiros, 8ª Turma, Data de Publicação: DEJT 18/12/2015).

RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA RECLAMADA. VÍNCULO DE EMPREGO. SALÃO DE BELEZA. CABELEIREIRA. 1. **Depreende-se do acórdão regional que as partes celebraram um contrato de parceria, mediante o qual a reclamante desempenharia a função de cabeleireira, utilizando-se, na maioria, de materiais próprios, bem como da estrutura física oferecida pela reclamada, recebendo, para tanto, um percentual de 50% a 60% sobre os serviços realizados, sendo o restante destinado à cobertura das despesas do estabelecimento comercial.** 2. Ademais, ficou evidenciado que a reclamante possuía clientes exclusivos da sua carteira e tinha certa liberdade na organização da agenda, pois, embora os atendimentos fossem marcados pela reclamada, não era punida em caso de atraso e podia bloquear sua agenda por determinados períodos, tirar férias de uma semana e trocar o dia com outro profissional prestador de serviço ao salão, ocasião em que cada trabalhador permanecia com a remuneração dos serviços prestados, bastando comunicar o fato à recepção para fins de organização das atividades. 3. Outrossim, também se infere do acórdão regional que a reclamante não recebia ordens da proprietária do salão e que o crachá era utilizado apenas para identificação dos trabalhadores para uso dos sanitários e outras dependências do shopping onde se situava o estabelecimento. 4. **O recebimento de comissões no percentual de 50% a 60% dos serviços prestados é totalmente incompatível com a relação de emprego,** pois inviabiliza o alcance de lucro pelo suposto empregador, com o labor dispensado pelo prestador de serviços, apontado como hipotético empregado. 5. Por outro lado, o simples fato de o agendamento dos serviços ser realizado pela recepcionista do salão não implica em existência de subordinação jurídica, valendo ressaltar que a reclamante tinha certa flexibilidade na organização de sua agenda, consoante supramencionado, sendo certo, ainda, que, embora não tivesse total autonomia em relação ao seu horário de trabalho, não se pode olvidar de que alguns clientes eram do salão, de modo que a sua jornada de trabalho estava atrelada ao horário de funcionamento do estabelecimento. 6. Nos termos do



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

entendimento adotado por esta Oitava Turma ao analisar situação semelhante no julgamento do processo n° TST-RR-1315-96.2014.5.03.0185, "*A celebração de contrato de atividade tipo parceria é prática rotineira nesse ramo de prestação de serviços (salão de beleza), em que o proprietário do mesmo coloca à disposição dos profissionais (manicure, massagista, depiladora, cabeleireiro, entre outros), além do espaço físico, sua carteira de clientes e suas instalações com os móveis para serem por eles utilizados no desempenho de tais atividades*", o que também ficou demonstrado nestes autos. Recurso de revista conhecido e provido. (ARR - 10319-57.2015.5.03.0110 Data de Julgamento: 24/04/2019, Relatora Ministra: Dora Maria da Costa, 8ª Turma, Data de Publicação: DEJT 26/04/2019).

Convém ressaltar, ademais, que a possibilidade de avaliação dos motoristas pelos usuários, e vice-versa, sequer tangencia com a presença de subordinação, consubstanciando, em verdade, ferramenta de *feedback* para os usuários finais quanto à qualidade da prestação de serviços do condutor, de interesse de todos os envolvidos.

Nesse passo, o fato da empresa se utilizar das avaliações, promovendo o descredenciamento do motorista mal avaliado, convém não apenas à reclamada para sua permanência no mercado, mas especialmente à coletividade de usuários, a quem melhor aproveita a confiabilidade e qualidade dos serviços prestados.

Por fim, não se pode olvidar que é de conhecimento geral a forma de funcionamento da relação empreendida entre os motoristas do aplicativo Uber e a referida empresa, a qual é de alcance mundial e tem se revelado como alternativa de trabalho e fonte de renda em tempos de desemprego (formal) crescente.

Com efeito, as relações de trabalho têm sofrido intensas modificações com a revolução tecnológica, de modo que incumbe a esta Justiça Especializada permanecer atenta à preservação dos princípios que norteiam a relação de emprego, desde que presentes todos os seus elementos.

Cabe frisar que o intento de proteção ao trabalhador não deve se sobrepor a ponto de inviabilizar as formas de trabalho



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

emergentes, pautadas em critérios menos rígidos e que permitem maior autonomia na sua consecução, mediante livre disposição das partes, o que ocorre no caso dos autos.

Assim sendo, a decisão regional incorreu em ofensa ao art. 3º da CLT, razão pela qual dou provimento ao agravo de instrumento para, convertendo-o em recurso de revista, determinar a reatuação do processo e a publicação da certidão de julgamento para ciência e intimação das partes e dos interessados de que o julgamento do recurso de revista se dará na sessão ordinária subsequente ao término do prazo de cinco dias úteis contados da data da publicação da respectiva certidão de julgamento (RITST, arts. 256 e 257 c/c art. 122).

RECURSO DE REVISTA

I - CONHECIMENTO

Satisfeitos os pressupostos genéricos de admissibilidade, passo ao exame dos específicos do recurso de revista.

VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO.

Tendo em vista os fundamentos expostos quando do provimento do agravo de instrumento, restou evidenciada a ofensa ao art. 3º da CLT.

Logo, **conheço** do recurso de revista.

II - MÉRITO

VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO.



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

Conhecido o recurso, por ofensa ao art. 3° da CLT, consequência lógica é **o seu provimento** para restabelecer a sentença que não reconheceu o vínculo de emprego e julgou improcedentes os pedidos formulados na inicial.

ISTO POSTO

ACORDAM os Ministros da Quinta Turma do Tribunal Superior do Trabalho, por unanimidade: a) **conhecer** do agravo de instrumento e, no mérito, **dar-lhe provimento** para, convertendo-o em recurso de revista, determinar a reautuação do processo e a publicação da certidão de julgamento para ciência e intimação das partes e dos interessados de que o julgamento do recurso de revista se dará na sessão ordinária subsequente ao término do prazo de cinco dias úteis contados da data da publicação da respectiva certidão de julgamento (RITST, arts. 256 e 257 c/c art. 122); b) **conhecer** do recurso de revista, por ofensa ao art. 3° da CLT, e, no mérito, **dar-lhe provimento** para restabelecer a sentença que não reconheceu o vínculo de emprego e julgou improcedentes os pedidos formulados na inicial.

Brasília, 5 de fevereiro de 2020.

Firmado por assinatura digital (MP 2.200-2/2001)

BRENO MEDEIROS
Ministro Relator