

A ECONOMIA COMPARTILHADA E A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: UTOPIAS DO NOSSO TEMPO?

*THE SHARED ECONOMY AND THE UBERIZATION OF WORK:
UTOPIAS OF OUR TIME?*

*LA ECONOMÍA COMPARTIDA Y LA UBERIZACIÓN DEL TRABAJO:
¿UTOPIAS DE NUESTRO TIEMPO?*

Josiane Caldas¹

Liana Maria da Frota Carleial²

Licença CC BY:

Artigo distribuído sob os termos Creative Commons, permite uso e distribuição irrestrita em qualquer meio desde que o autor credite a fonte original.



Resumo

Contextualização: As mudanças ocorridas no mundo trabalho, agravadas após a crise financeira de 2008, demonstram que o capitalismo, cada vez mais, reforça suas contradições e, no intento de superar suas crises, reorganiza-se, sob o aspecto da financeirização do capital, fazendo uso de ferramentas como a tecnologia digital e a internet, para aprofundar a precarização nas relações de trabalho.

Objetivos: Diante das transformações tecnológicas em curso, este estudo tem por objetivo investigar em que medida alternativas, como a economia compartilhada, podem ser vistas como uma utopia transformadora, no sentido de dar aos trabalhadores uma condição de vida e trabalho dignos. Buscam-se algumas concepções de utopia, com o fim de refletir

1 Advogada, Economista, Mestre e Doutora em Direito Cooperativo e Economia Solidária do PPGD da UFPR. Pesquisadora do Núcleo de Direito Cooperativo e Cidadania da UFPR. Curitiba - Paraná - Brasil. E-mail: josianecaldas@gmail.com.

2 Economista, Doutora em teoria econômica/USP com estágio de pós-doutorado no Centre de Recherche en Économie Industrielle (Université Paris XIII-França). Foi professora visitante na Université Picardie Jules Verne-Amiens, França. É professora titular em economia e pesquisadora do Núcleo de Direito Cooperativo e Cidadania da UFPR. Curitiba - Paraná - Brasil. E-mail: liana.carleial@gmail.com.

acerca do papel da Economia Compartilhada, analisando como esta poderá influenciar nas relações de trabalho. Investiga-se um dos casos mais conhecidos, o da empresa Uber, pois esse modelo tem potencial de se replicar rapidamente para todo o mercado de novos serviços.

Metodologia: A metodologia utilizada foi de caráter qualitativo, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, os motoristas de *apps* e de uma organização, a empresa Uber, bem como a pesquisa bibliográfica de caráter exploratório.

Resultados: O artigo mostra que está ocorrendo uma apropriação da essência da economia compartilhada, camuflando uma relação trabalhista, afetando cada vez mais o trabalhador. O crescente número de pessoas sem emprego ou subempregados e o forte aumento da informalidade contribuem sobremaneira para a manutenção e expansão do fenômeno da uberização, pois, sem colocação no mercado de trabalho, os trabalhadores se submetem a condições cada vez mais precárias de renda e de trabalho.

Palavras-chaves: Economia Compartilhada. Utopia. Uber. Trabalho Precário.

Abstract

Background: The changes that have taken place in the world of work, exacerbated after the financial crisis of 2008, demonstrate that capitalism increasingly reinforces its contradictions and, in order to overcome its crises, reorganizes itself, under the aspect of financialization of capital, using tools such as the digital technology and the Internet, which further exacerbate the precariousness of working relationships.

Aims: In view of the technological transformations taking place, this study aims to investigate the extent to which alternatives, such as the shared economy, can be seen as a transforming utopia in the sense of giving workers a decent lifestyle and working conditions. Some conceptions of utopia are sought, in order to reflect on the role of the Shared Economy, analyzing how it can influence labor relations. One of the best known cases is investigated, that of the company Uber, since this model has the potential to be rapidly replicated to the entire market for new services.

Methodology: The methodology used was of a qualitative nature, delving into the understanding of a social group, the drivers of *apps* and an organization, the company Uber. It also uses bibliographic research of an exploratory nature.

Results: This article shows that appropriating an appropriation of the essence of the shared economy is taking place, camouflaging a labor relationship and increasingly affecting the worker. The increasing number of people who are unemployed or under-employed, and the strong increase in informality are contributing greatly to the maintenance and expansion of the uberization phenomenon, because, without being placed in the labor market, workers are subjected to increasingly precarious conditions of income and work.

Keywords: Shared economy. Utopia. Uber. Precarious work

Resumen

Contextualización: Los cambios ocurridos en el mundo del trabajo, empeoradas después de la crisis financiera de 2008, demuestran que el capitalismo, cada vez más, refuerza sus contradicciones y, en el intento de superar sus crisis, se reorganiza, bajo el aspecto de la financiarización del capital, haciendo uso de herramientas como la tecnología digital y la internet, para profundar la precarización en las relaciones de trabajo.

Objetivos: Delante de las transformaciones tecnológicas en curso, este estudio tiene por objetivo investigar en que medida, alternativas como la economía compartida, pueden ser vistas como una utopía transformadora, en el sentido de dar a los trabajadores una condición de vida y trabajo digno. Se buscan algunas concepciones de utopía, con el fin de reflejar sobre el papel de la Economía Compartida, analizando como esta podrá influenciar en las relaciones de trabajo. Se investiga uno de los casos más conocidos, el de la empresa Uber, pues este modelo tiene potencial de replicar rápidamente para todo el mercado de nuevos servicios.

Metodología: La metodología utilizada fue de carácter cualitativo, con la profundización de la comprensión de un grupo social, los choferes de apps y de una organización, la empresa Uber, bien como la investigación bibliográfica de carácter exploratorio.

Resultados: EL artículo muestra que está ocurriendo una apropiación de la esencia de la economía compartida, camuflando una relación laborista, afectando cada vez más al trabajador. El creciente número de personas sin empleo o subempleos y el fuerte aumento de la informalidad contribuyen sobremanera para el mantenimiento y expansión del fenómeno de la uberización, pues, sin colocación en el mercado de trabajo, los trabajadores se someten a condiciones cada vez más precarias de renta y de trabajo.

Palabras clave: Economía Compartida. Utopía. Uber. Trabajo Precario.

INTRODUÇÃO

As relações no mercado de trabalho, as cidades e, sobretudo, a concentração de renda nos mostram, cada vez mais, que o capitalismo reforça suas contradições e as velhas formas de valorização do capital intensificam os sinais de esgotamento do sistema capitalista.

É possível perceber uma visão mais individualista sobre a capacidade de adaptação dos trabalhadores ao mercado profissional. Há uma aparente apatia e certo conformismo, em nome dos quais não é viável analisar e buscar atenuar possíveis efeitos negativos de novas conformações, especialmente no mundo do trabalho. Em todo período de predomínio da regulação neoliberal do capitalismo, as promessas da construção de um padrão civilizatório melhor não aconteceram, e os avanços ocorridos são para alguns,

enquanto o retrocesso é amargado pela maioria.

Diante desse cenário angustiante e inquietador, é possível pensar alternativas econômicas que visem a reduzir as mazelas do capitalismo? Alternativas pensadas no passado como a Economia Solidária (ES) mostraram-se com pouca capacidade de minimizar esses impactos, de fazer qualquer resistência ao modelo, ou propor uma ruptura³.

Em vários momentos da história do capitalismo foram forjadas utopias galgadas em forças capazes de mobilizar pessoas e governos, no sentido de comungar esforços transformadores que pudessem, em alguma medida, servir de freio às determinações desse sistema econômico. Nesse recorte de estudo em especial, busca-se observar as contribuições da Economia do Compartilhamento ou Economia Compartilhada (EC), que aparece como um meio de modificar a lógica de consumo, reduzir a acumulação de bens e relativizar a propriedade privada, na medida em esta passa a despertar menos interesse do que a posse.

Todo modo de produção de vida implica um modo de cooperação. Em geral, costuma-se considerar a cooperação como uma prática positiva por natureza, sem que se possa atentar para o fato de que toda organização social possui uma determinada forma de cooperar, inclusive no modo de produção capitalista, que é crivado por essa característica.

Ao longo da história do capitalismo, foi possível perceber a ocorrência de crises cíclicas no sistema, tanto conjunturais como estruturais. Assim, uma visão da reprodução, capacidade de inovação e de conservação do sistema é significativa para a compreensão das transformações que se aproximam. Para alguns autores, entre eles Botismam e Rogers (2011), há uma grande transformação em curso, a cooperação entre as pessoas para trocar bens de consumo e serviços surge com a perspectiva de reduzir os custos das transações, de comunicação e de coordenação, permitindo a dinâmica escalada global de pequenos grupos, a democratização da inovação e da criatividade. Essa mudança trata-se da Economia do Compartilhamento.

Nesse contexto, este artigo tem por objetivo investigar em que medidas alternativas como a economia compartilhada podem ser vistas como uma utopia transformadora, no sentido de dar aos seus trabalhadores uma condição de vida e trabalho dignos. E ainda,

³ A esse respeito, ver as pesquisas elaboradas pelo Núcleo de Direito Cooperativo e Cidadania da UFPR, a exemplo de CARNEIRO, G. Economia solidária: A experiência dos clubes de troca do Paraná; NICO-LADELI, S. L. A solidariedade e a economia solidária: uma perspectiva sociojurídica; OLIVEIRA, L. V. N. Economia solidária e conjuntura neoliberal: desafios para as políticas públicas no Brasil; RIBEIRO, M.T.F. Evolução da sociedade e das relações econômicas: economia solidária e empresa privada; IASKIO, E. L. S.: A Economia Política da Economia Solidária: limites, desafios e possibilidades. GONSALVES, E. D. A regulamentação das cooperativas de trabalho: entre a construção da economia solidária e a precarização do trabalho e ESTIVALET, L. Autonomia precária e utopias subordinadas: o direito achado e perdido no trabalho cooperativo.

estudar algumas concepções de utopia como um instrumento provido ao mesmo tempo de uma dimensão crítica e de outra propositiva; refletir sobre a Economia Compartilhada, sua forma de estabelecer relações no mercado e sua influência nas relações de trabalho. Para isso, optou-se por investigar a forma de atuação da empresa Uber.

O termo “uberização” das relações laborais tem essa denominação em alusão, justamente, ao seu expoente mais célebre, e descreve o fenômeno do surgimento de uma nova forma de organização do trabalho, a partir dos avanços tecnológicos.

O tema apresentado possui grande relevância no ordenamento jurídico pátrio, tornando imprescindível uma ampla e merecida discussão, pois busca, através do estudo de formas de compartilhamento na economia, verificar se é possível reconhecer nessas propostas uma utopia transformadora, capaz de oferecer resistência ao capital.

Para tanto, este artigo está organizado em três partes que auxiliam na compreensão dos temas que permeiam tal discussão. A começar pelo debate sobre a Utopia, em seguida sobre os conceitos e formas da Economia Compartilhada e, por fim, o estudo sobre seus reflexos: “novos serviços” no mercado, nas relações de trabalho e na proteção do trabalhador em face da automação.

A metodologia utilizada buscou uma abordagem de caráter qualitativo, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social e de uma organização, bem como a utilização de pesquisa bibliográfica, de caráter exploratório, consultas e análises críticas a livros, textos, artigos, revistas, publicações, pesquisas virtuais e pesquisa documental.

1 É POSSÍVEL VIVER SEM UTOPIA?

No final do século XX, fora decretado o fim das utopias. A globalização neoliberal trouxe consigo a ideia de inutilidade de se pensar no futuro. Independente de se tratar de uma visão positiva ou negativa, o futuro já estaria traçado e fadado a uma repetição do presente, a esperança por um novo amanhã é substituída pela sociedade presente, com o temor de que a que virá pode ser pior, fazendo com que prevaleça o individualismo e, por consequência, a inviabilidade de projetos coletivos.

O título deste artigo traz um questionamento: A economia compartilhada e a “uberização” do trabalho: utopias do nosso tempo? Para tentar responder a esta questão, primeiramente, foram estudadas as concepções de alguns autores sobre a utopia, no sentido de possibilitar tomá-la como um instrumento que contém, ao mesmo tempo, uma dimensão crítica e outra, propositiva, com capacidade de transformação.

Então, inicialmente, resgatou-se a obra literária escrita por Thomas More há mais de 500 anos, na qual ele descreve uma ilha imaginária chamada Utopia, onde o interesse coletivo se sobrepunha ao particular sempre, e a efetivação desse modo de viver apontava para uma sociedade perfeita.

Embora a utopia descrita por Thomas More de forma lúdica, ao representar uma ilha, aponte para uma sociedade perfeita, os escritos sobre esse lugar servem para orientar o significado (não um conceito) de Utopia que adotou-se neste trabalho: é preciso ter consciência *a priori* de que o lugar em que estamos não é bom, em seguida, que pode ser melhor, que não será perfeito, mas que devemos caminhar em direção a este lugar, que a melhor definição desse caminho é o “ainda não”.

No intuito de abandonar a visão ingênua em relação à Utopia, aquela mais usual e que remete a uma ilusão, ao impossível e irrealizável, busca-se reforçar a crença na utopia sem misticismos ou concessões a favor da militância, mas buscando encontrar nela o horizonte do possível, tendo como pressuposto que na utopia se refugia a resistência do ser humano. Afirma-se que há uma utopia concreta, factível e possível de ser buscada.

Para tanto, partindo do pressuposto de que se a perfeição é inatingível, o que é possível e realizável é tratado como a melhor forma de ver a utopia. Franz Hinkelammert, em seu livro *A Crítica da Razão Utópica*, analisou outros autores e os modelos teóricos do conservadorismo, do neoliberalismo, do socialismo e do anarquismo e conclui que todos eles apresentam utopias que não são realizáveis e buscou, portanto, o que se pode chamar de utopias factíveis.

Pois, ao buscar o impossível os seres humanos acabam por descobrir o possível, o factível, o realizável. Ao revelar os limites de cada pensamento e prospectar horizontes, surge a capacidade de, finalmente, transpô-los.

Hinkelammert (2013) afirma que o sujeito se aproxima da realidade e atua em busca de determinados objetivos. Ao passo que se empregam esforços em direção aos fins, as impossibilidades são conhecidas e apenas tendo ciência delas, pode-se então falar do possível. “O sujeito ultrapassa a realidade para achar nela o limite do possível, caso contrário o limite seria o existente, o atual, nada mais”⁴. É através da tentativa de superação dos limites que se torna possível conhecê-los verdadeiramente, e para superá-los é necessário considerar os limites existentes.

Hinkelammert esclarece que o desejo de um projeto não pode ultrapassar as condições materiais de possibilidade, que é determinante na escolha a escassez de meios para a sua concretização. Assim, apenas alguns fins poderão ser adotados dentre os

4 HINKELAMMERT, Franz. J. *Crítica da razão utópica*. Chapecó: Argos, 2013. v. 1, p. 400.

possíveis. Nenhum projeto pode realizar-se se não for materialmente possível. “As condições materiais da possibilidade, cujo conjunto é o produto social, obrigam à seleção dos fins efetivamente enfocados e realizados”⁵.

Alerta, principalmente, que a ingenuidade utópica achou uma maneira de expressão mais agressiva, que surgiu de uma crítica camuflada ao pensamento utópico, porém trata-se do pensamento antiutópico de, simplesmente, um antissocialismo, produzindo um pensamento que se torna uma cópia mais extrema do mito da mão invisível e tem como objetivo extinguir a utopia sem dar margem para o surgimento de nenhuma outra. A ingenuidade utópica ressurgiu, sobremaneira, em nome da antiutopia e com potencialidade destrutiva, tentando impor uma sociedade sem utopias.

Já Ernest Bloch (2005) nos oportuniza realizar uma investigação, a partir de uma visão científica e positiva da utopia, fornecendo categorias de um pensamento inovador, um campo no qual as utopias ganham novo sentido, resignificando a esperança, a possibilidade, a imaginação, os sonhos, baseado no real concreto, aquela que, por fim, elege um agir comprometido com um projeto de sociedade melhor.

Bloch denomina de utopia abstrata aqueles planos inalcançáveis, irrealizáveis, as ilusões, os sonhos inatingíveis; e, por sua vez, a utopia concreta trata-se daquelas projeções e sonhos passíveis de serem realizados. Assim, o que há é justamente sua factibilidade, sua possibilidade real de se tornar concreta, enfatizando a percepção de processo, melhoramento e transformação, que não se coadunam com a noção de perfeição. Ao diferenciá-las também as denomina de sonho noturno e o sonho diurno, afirmando que:

“[...] sonho diurno não é um prelúdio do sonho noturno e nem se reduz a este, [...] o sonho desejante do dia não necessita de qualquer escavação ou interpretação, mas de correção e, na medida em que esteja capacitado para isso, de concretização”⁶.

Como bem nos lembra Bloch (2005), Capitalismo e Esperança não se coadunam. Esse antagonismo ocorre pelo desejo do primeiro em estabelecer-se como única possibilidade de organização das relações econômicas. Nessa ânsia, o capital provoca uma desclassificação da segunda com o objetivo de ver garantida sua supremacia, forjando uma sociedade que vê como natural essa situação. E é nesse âmbito que a esperança se transforma em força motriz para a utopia, em uma mola propulsora das atividades humanas. “[...] o ser humano é um ser de pulsões tão cambiante quanto amplo,

5 HINKELAMMERT, Franz. J. **Crítica da razão utópica**, 2013, p. 424.

6 BLOCH, Ernest. **O Princípio Esperança**. v. 1. Tradução de Nélio Schneider. Rio de Janeiro: EDUERJ: Contraponto. 2005, p. 100.

um amontoado de desejos cambiantes e geralmente mal ordenados”⁷.

A tomada de consciência é, portanto, primordial para a análise crítica da realidade e justamente a isso é que se prestam as utopias. No niilismo, o “não” se consubstancia em nada; na utopia concreta, em um “ainda-não”. Essa consciência, que é capaz de antecipar o que se busca, transpõe o imediato e refuta a reprodução sistemática do agora. A utopia baseada na esperança é antônima de mera observação sem ação, não se contenta em apenas se tornar sonho; ela gera aspirações que podem e gritam para serem realizadas a partir da atuação das pessoas.

Em seguida, buscou-se olhar para o Direito sob a perspectiva estudada de utopia. O estudo do sentido da utopia no âmbito jurídico merece atenção, pois há uma legião de pessoas injustiçadas, trabalhadores explorados que clamam por um mundo de possibilidades.

Essas agruras podem ser percebidas no Direito através do desrespeito constante aos direitos humanos, à dignidade existencial em troca dos argumentos da força do Estado, por exemplo. Crê-se que a utopia é um instrumento poderoso capaz de libertar o Direito das amarras que o prendem e o restringem a aspectos meramente formais. As teorias críticas do Direito encontram ponto comum na crítica da economia política de Karl Marx, que, do ponto de vista jurídico, encontra maior equilíbrio no que se refere à comparação entre a economia e a forma jurídica.

A dicotomia entre a utopia parcial e a total possibilita entender que o pensamento marxista não está totalmente alheio a toda herança utópica produzida nos séculos XVIII e XIX e que as divisões de interpretação entre um marxismo aberto, humanista, e um fechado, relativo às estruturas econômico-produtivas, de um socialismo utópico em um paralelo com o científico, ou uma utopia parcial versus utopia total, revelam, embora de natureza dialética, os horizontes da utopia jurídica no marxismo. O ápice desta análise possibilita uma diferenciação entre o velho idealismo como imobilismo da interpretação, e a práxis como atividade de interpretação revolucionária, que será o encaminhamento da filosofia para a transformação.

Não basta apenas que o Direito tenha êxito do ponto de vista formal, ou que efetive um objetivo modernizador qualquer, pois dentro de si, todas as pessoas, mesmo as mais desprovidas de conhecimentos formais, têm consciência de que, se algo é construído socialmente como um direito, este deve produzir a justiça, muito embora, não raras vezes, o Direito tenha se prestado a ser apenas um mero instrumento para sua existência.

A ordem econômica e política do mundo globalizado nos incita a refletir sobre a

⁷ BLOCH, Ernest. **O Princípio Esperança**, 2005, p. 54.

necessidade de uma utopia que possibilite restituir à ação humana o horizonte do possível, ou o melhor dos mundos possíveis. Assim, é possível afirmar que não há como viver sem utopia e que esse desejo ou perspectiva é que está no horizonte do impossível.

A Economia Compartilhada será estudada em seguida, e a sua associação com as noções de Utopia apresentadas neste estudo se dão na medida em que possibilitam verificar se essa “nova forma” de estabelecer relações econômicas é capaz de valer-se da inconformidade dos trabalhadores, com certas situações de mercado, para apresentar sugestões de mudança com força necessária para criar ou renovar as energias utópicas.

2 A ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO PODE SER O FIM DO CAPITALISMO?

Muitos setores da economia estão sendo afetados por essa nova forma de ofertar e demandar bens e serviços, a exemplo do compartilhamento de carros, de locais para se hospedar, de vestuários, trocas de habilidades, entre outros. Essas transformações só são possíveis devido à mudança na base tecnológica e nas comunicações. A Economia do Compartilhamento, de acordo com Souza e Lemos (2016), é tida como uma nova etapa no processo de desenvolvimento econômico, simbolizado pela superação da lógica de consumo em massa e o acúmulo de bens, típica do final do último século, por um momento em que o mercado passa a privilegiar novas formas de acesso a bens e serviços e baseia-se no compartilhamento, aproveitamento de suas capacidades excedentes, por meio da tecnologia da informação.

Esse aumento imprevisível de recursos tecnológicos modificou os processos de produção e distribuição, gerando uma infinidade de novos produtos e alterando de maneira substancial a localização das riquezas e do poder global. A Revolução Tecnológica é fundamental para que o capital, ao apropriar-se dela, possa dar continuidade à concentração de capital (CASTELLS, 1990).

É sabido que, nos momentos de crise, tanto econômica, como política, surgem novas possibilidades, invariavelmente, com o objetivo de transpor as barreiras criadas pelo próprio sistema. Assim sendo, a Economia do Compartilhamento emerge nesse cenário como um instrumento com suposta possibilidade de se valer da inconformidade com certas situações de mercado e apresentar sugestões de mudança. A Economia do Compartilhamento é uma forma de cooperação, e aparece como uma “alternativa”, uma nova forma de estabelecer relações econômicas, na qual o acesso a bens e serviços é mais importante do que a posse, mas sua intensificação é resultado das mudanças culturais experimentadas

por uma geração concebida em um momento de explosão do uso da tecnologia.

Alguns entusiastas, como Jeremy Rifkin, acreditam na Economia Compartilhada como um modelo que irá substituir o capitalismo nas próximas décadas. Como se vê:

Embora os indicadores da grande transformação para um novo sistema econômico ainda sejam suaves e, em grande parte, anedóticos, a economia de compartilhamento está em ascensão e, em 2050, provavelmente terá se estabelecido como principal árbitro da vida econômica⁸.

Ele faz essa afirmação em função de que com a internet das coisas (a junção da internet das comunicações com a internet da energia e a internet de transportes) fará com que os custos para produzir bens e ofertar serviços chegarão ao custo marginal zero e que a medida que o custo marginal diminui, o lucro (razão de existir do capitalismo) desaparece, pois os bens e serviços foram liberados da definição de preços do mercado, tornam-se essencialmente gratuitos, minando a lógica do capital.

Porém, isso não acontecerá, pois nada no mercado é realmente de graça, por conseguinte, mesmo após uma implementação total da internet das coisas e da recuperação integral do investimento realizado, sempre haverá custos, tanto na geração, quanto na distribuição de informação e energia. E ainda que o sistema capitalista seja capaz de encontrar valor na economia colaborativista, alavancando aspectos da cultura do compartilhamento, voltado para novos fluxos de geração de receitas, essa busca pelo lucro recairá sobre a relação de trabalho, modificando-a e precarizando-a.

A Economia do Compartilhamento, nesse cenário, não será, sequer, uma nova fase do desenvolvimento capitalista, podendo se transformar, inclusive, em mais uma ferramenta que propicie o aprofundamento do padrão de exploração da força de trabalho, através de novos e sofisticados mecanismos.

Entretanto, é possível compreender que, mesmo que existam bens e serviços, nos quais o custo marginal seja próximo de zero, ainda continuarão existindo bens e serviços em que o custo marginal é alto o suficiente para assegurar a sua comercialização com margens de lucros atrativas.

Então, nem a Economia Compartilhada irá substituir o capitalismo, tampouco este irá desaparecer em função daquela. A depender desses novos serviços, o sistema hegemônico continuará majoritariamente definindo a agenda econômica.

⁸ RIFKIN, J. **Sociedade com o custo marginal zero**: a internet das coisas, os bens comuns colaborativos e o eclipse do capitalismo. São Paulo: M. Books, 2016, p. 14

Por outro lado, esse “novo paradigma” altera o crescimento econômico e o futuro do trabalho, ao invés de concretizar o sonho de viver em um mundo de empreendedores habilitados que gozam de flexibilidade profissional e independência, e aumentará o exército de trabalhadores digitais desprotegidos, que correm entre plataformas, em busca da próxima fatia de trabalho por peça.

3 O COMPARTILHAMENTO, A UBER ECONOMIA E A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

Busca-se, aqui, estudar um dos casos mais conhecidos – que equivocadamente, se autointitula – da Economia do Compartilhamento, a empresa Uber Technologies Inc.

Os negócios que envolvem a economia do compartilhamento são cada vez maiores, os modelos de negócios já estabelecidos e o mercado de trabalho sofrem o impacto da chamada “uberização”, termo utilizado por Davis (2016), para designar essa nova forma de negócios que transforma empregos em tarefas ou atividades, possibilitando a existência de empresas sem empregados, pois ao invés de contratar empregados pode-se alugar mão de obra para tarefas específicas. Hill (2015) utiliza o termo “Uber economia” para descrever a forma como esses “novos serviços” estão sendo realizados no mercado, afirmando que os tipos de emprego que estão se tornando base da economia são, principalmente, temporários e de meio período e que, cada vez mais, os trabalhadores estão se tornando autônomos, *freelancers* e temporários

A economia do compartilhamento evolui, sobretudo, por meio de plataformas como a utilizada pela empresa Uber, que possibilita contratar serviços em vez de empregados, e as reflexões acerca das consequências do “jeito Uber” nas relações de trabalho podem, muito bem, ser estendidas a muitas outras formas de compartilhar através de uma plataforma digital.

Embora a empresa tente reforçar o caráter colaborativo do seu negócio, o que se percebe de início é que não há, de maneira geral, o compartilhamento de caronas entre seus usuários; no Brasil, por exemplo, apenas em algumas cidades está disponível o uberPOOL, que possibilita que os usuários que utilizam trajetos similares dividam a viagem. Nas demais cidades os usuários são clientes convencionais do sistema de transporte urbano.

A Uber foi fundada oficialmente em 2010, se expandindo com extraordinária rapidez ao redor do mundo e, antes do final do ano de 2016, já estava disponível em mais de 450

idades e mais de 70 países, atingido um valor estimado em 62,5 bilhões de dólares⁹.

Porém, de 2009, quando começou efetivamente suas atividades, a 2014, em função de sua atuação agressiva, só nos EUA, a Uber foi suspensa ou limitada em Virginia, Maryland, South Carolina, New York City, Nevada, Miami, Philadelphia, Chicago, Birmingham, New Orleans e San Antonio. Já existem muitos processos nos Estados Unidos de motoristas da Uber que pleiteiam o reconhecimento de que o vínculo entre eles e a Uber seja trabalhista e, portanto, teriam os direitos decorrentes dessa relação (HILL, 2015).

No mês de novembro de 2016, foi proposta uma ação em que o Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) teria que esclarecer se a Uber é apenas um serviço de tecnologia que disponibiliza o aplicativo que liga motoristas e passageiros, ou se, na prática, é um serviço de transporte de passageiros sem licença. Em dezembro de 2017¹⁰, o TJUE decidiu que a Uber presta um “serviço na área dos transportes” e não na área da sociedade de informação. Esta decisão pode influenciar, de forma significativa, os rumos da Uber em todo o continente, bem como o debate que vem acontecendo nos demais países onde a companhia se instalou.

A experiência dos motoristas com o aplicativo da Uber no Brasil é relativamente recente, desde 2014, mas a experiência internacional já mostrou como os motoristas que escolheram trabalhar por meio dessa tecnologia ficam desamparados quando se refere aos direitos sociais.

Apesar do desenvolvimento tecnológico estimular reestruturações que podem diminuir os custos e ofertar produtos a preços menores e até criar novos postos de trabalho, também é responsável pela considerável redução no número de empregos e salários, pela exigência de realização de maiores jornadas por um número menor de trabalhadores e o consentimento na realização de atividades pautadas em contratos que reduzem e precarizam direitos.

Em razão dessa anunciada e sentida reorganização nas empresas, promovida pelas inovações na tecnologia, é imprescindível pensar quais formas de tutela jurídica podem ser garantidas aos trabalhadores da economia compartilhada e, no caso em tela, dos “motoristas parceiros” da Uber.

O estudo do modo de atuação da empresa Uber tem a finalidade de verificar em que medida a suposta relação comercial entre esta e os motoristas está mascarada, distorcendo a realidade ou, talvez, camuflando uma relação de emprego.

9 KALANICK, Travis. **Fatos e dados sobre a Uber**. Disponível em: <https://newsroom.uber.com/brazil/fatos-e-dados-sobre-a-uber/>. Acesso em: 20/2/2020.

10 VILLALOBOS, Luís *et al.* **Tribunal europeu diz que Uber é empresa de transportes em decisão com pouco impacto em Portugal**. 2017. Disponível em: <https://www.publico.pt/2017/12/20/economia/noticia/a-uber-e-uma-empresa-de-transportes-decide-tribunal-europeu-1796643>. Acesso em: 15 jan. 2020.

Com a promessa de que os motoristas podem fazer o próprio salário, e se quiserem ganhar mais é simples, é só trabalhar um número de horas suficiente para receber uma boa remuneração, a Uber arregimenta milhares de interessados. Para ela, eles é que operam na sua plataforma e, portanto, eles são contratantes¹¹ e, por esses motivos, a empresa acredita que não tem responsabilidades trabalhistas, ou deveres de recolhimentos dos encargos sociais desses trabalhadores.

A priori, a concepção da economia compartilhada não se apresenta como uma ideia ruim, porém, as consequências sociais da apropriação desse conceito por empresas que realizam negócios de forma tradicional, podem ser extremamente nocivas. O que se tem observado, no caso da Uber, é um aumento de jornada, ausência de garantias laborais, que fatalmente precarizam a relação de trabalho.

A economia compartilhada é uma força poderosa que está impulsionando o mundo para um novo paradigma e transformando tudo, tudo mesmo, inclusive as relações de trabalho.

No âmbito da Justiça do Trabalho no Brasil e no mundo, a Uber já responde a várias reclamações. A empresa fez vários acordos extrajudiciais para evitar eventuais condenações multimilionárias nos tribunais. Um deles afeta duas ações coletivas com mais de 385.000 motoristas da Califórnia¹² e Massachusetts, o que permite à empresa continuar tratando-os como trabalhadores independentes, em troca de uma indenização de 100 milhões de dólares.

Esse processo, conhecido como O'Connor V. Uber, teve seu fim em março de 2019, quando a empresa Uber concordou em pagar 20 milhões de dólares para cessar o processo sem fazer qualquer reconhecimento de vínculo, como queriam os motoristas. O valor do acordo foi cinco vezes menor do que aquele julgado inadequado em 2016 e beneficiou apenas cerca de 13.600 motoristas dos 385.000 que compunham a ação coletiva. Isso ocorreu em razão de uma decisão da Suprema Corte dos EUA, em 2018, que reforça o poder dos empregadores, protegendo-os de ações coletivas. Diante disso, a Corte de Apelos dos Estados Unidos anulou um parecer que havia sido dado ao processo, com base na alegação de que as ações coletivas seriam proibidas. Essa decisão, portanto, reduziu drasticamente o número de motoristas que participavam da ação coletiva, fazendo com que os motoristas excluídos tivessem que seguir com suas ações de forma individual.

11 THE ECONOMIST. **Category Error: A Third Category of Worker Could Benefit The Gig Economy.** Disponível em: <http://www.economist.com/news/business/21697861-third-category-worker-could-benefit-gig-economy-category-error>. Acesso em: 15 dez. 2019.

12 OH, Se Hyeon *et al.* **Uber pagará US\$ 20 milhões a motoristas em acordo de processo judicial.** 2019. Disponível em: <https://canaltech.com.br/juridico/uber-pagara-us-20-milhoes-a-motoristas-em-acordo-de-processo-judicial-134621/>. Acesso em: 10 dez. 2019.

Em Londres¹³, dois motoristas ingressaram com ações trabalhistas, acusando a plataforma de transporte urbano de sonegar direitos trabalhistas, como férias e licença médica. No final de outubro de 2016¹⁴, o Tribunal do Trabalho londrino decidiu que o motorista que prestou serviços através do aplicativo da Uber é empregado da empresa e não profissional autônomo e, assim, pode exigir o pagamento pelo tempo que trabalhou com o aplicativo, reembolso de quilometragem, bem como demais direitos.

Recentemente, uma decisão em relação a uma empresa relativamente pequena, se comparada com a Uber, mas, que adota o mesmo tipo de contratação, teve um grande impacto no que se refere ao tema da existência de vínculo de emprego entre os trabalhadores e a empresa. Trata-se do caso Dynamex.

A ação *Dynamex Operations West, Inc. v. Superior Court*, 4 Cal.5th 903 2018¹⁵, foi proposta perante a Justiça do Estado da Califórnia que, em sentença final pela Corte Suprema, em abril de 2018, decidiu pela existência de vínculo de trabalho entre os motoristas e a empresa.

Além disso, em razão da grande repercussão alcançada por esse julgamento, os legisladores estaduais californianos buscam transformar em lei estadual o "ABC test", visando a proporcionar estabilidade às relações de trabalho "uberizadas", e tornar inconteste que os trabalhadores de aplicativos devem ser considerados empregados, codificando a decisão, ou seja, incorporando-a ao *Labor Code*, o Código de Trabalho do Estado da Califórnia.

No Brasil, até dezembro de 2016¹⁶, cerca de nove reclamações trabalhistas já tinham sido propostas contra a UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA: uma em Uberlândia (Minas Gerais) e oito delas patrocinadas pelo mesmo procurador e em trâmite no Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. Em Minas Gerais, na decisão, o juiz reconheceu o vínculo de emprego entre o motorista e a Uber¹⁷, pois verificou estarem presentes os requisitos que configuram a relação de emprego. Entretanto, em segunda instância, os desembargadores negaram a existência de vínculo empregatício entre a empresa Uber e

13 Íntegra da decisão **Aslam-and-farrar-v-uber-reasons-20161028**. Disponível em: <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-reasons-20161028.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2019.

14 G1 (São Paulo). **Justiça do Reino Unido decide que motoristas são empregados do Uber**: condutores pediam que vínculo empregatício fosse reconhecido. Empresa vai recorrer e argumenta que motoristas são autônomos. 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/10/justica-do-reino-unido-decide-que-motoristas-sao-empregados-do-uber.html>. Acesso em: 12 dez. 2019.

15 *Dynamex Operations West, Inc. v. Superior Court of Los Angeles County*. Disponível em: <https://law.justia.com/cases/california/supreme-court/2018/s222732.html>. Acesso em: 11 dez. 2019.

16 COURA, Kalleo. Uber enfrenta primeiros processos trabalhistas no Brasil. **JOTA**. São Paulo, 09/09/2016. Disponível em: <http://jota.info/justica/o-uber-e-lei-motoristas-vao-justica-para-pleitear-vinculo-empregaticio-09092016>. Acesso em: 08 jan. 2020.

17 COURA, Kalleo. Uber enfrenta primeiros processos trabalhistas no Brasil. **JOTA**. Disponível em: <http://jota.info/justica/o-uber-e-lei-motoristas-vao-justica-para-pleitear-vinculo-empregaticio-09092016>. Acesso em: 08 jan. 2020.

um motorista parceiro que pleiteava essa relação. A decisão da 9ª Turma do TRT¹⁸ reverteu uma sentença que tinha sido dada em primeira instância, a favor do motorista.

No início de 2020, a 5ª Turma do Superior Tribunal do Trabalho proferiu um acórdão em que reconheceu a inexistência de vínculo de emprego entre o motorista e a Uber. Trata-se do Recurso de Revista n. 1000123-89.2017.5.02.0038¹⁹ que tem como processo originário os autos 1001492-33-2016-5-02-0013 de São Paulo (SP) em que o TRT da 2ª Região havia reformado a sentença de origem por concluir pela presença dos elementos caracterizadores da relação de emprego entre as partes. No acórdão do TST, a fundamentação é de que os elementos constantes dos autos revelam a inexistência do vínculo empregatício, tendo em vista a autonomia no desempenho das atividades do autor, o que descaracteriza a subordinação. Os dois ministros acompanharam o voto do relator e, portanto, a decisão se deu por unanimidade na Turma.

Em março de 2021²⁰, a 4ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho (TST) de forma unânime decidiu que o uso do aplicativo não configura vínculo de emprego pois existe “autonomia ampla do motorista para escolher dia, horário e forma de trabalhar, podendo desligar o aplicativo a qualquer momento e pelo tempo que entender necessário, sem nenhuma vinculação a metas determinadas pela Uber”.

Entretanto, em abril de 2022²¹, a 3ª Turma do TST reconheceu o vínculo de emprego entre um motorista de aplicativo e a Uber do Brasil. A maioria do colegiado entendeu que estão presentes, no caso, os elementos que caracterizam a relação de emprego, quais sejam: a prestação de trabalho por pessoa humana, com personalidade, onerosidade, não eventualidade e subordinação, conforme se verifica na jurisprudência transcrita²²:

AGRAVO INTERNO. AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.467/2017. NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL. Constata-se que o Tribunal Regional não abordou a questão pertinente à ausência de intimação do advogado do ora agravante. Por outro lado, a parte, ao opor embargos de declaração, não pleiteou a emissão de pronunciamento acerca desta particularidade. Por isso, incide na espécie a orientação expressa na Súmula 297 do TST. CERCEAMENTO DE DEFESA. Evidenciada a existência de elementos necessários ao convencimento do julgador, não há falar em cerceamento de defesa, a teor do art. 130 do CPC. Adota-se o princípio do livre convencimento motivado, consubstanciado na livre apreciação da prova, desde que a decisão seja fundamentada na

18 PARANAIBA, Guilherme. TRT nega vínculo de emprego formal entre Uber e motorista parceiro. **Estado de Minas Gerais**. 24/05/2017. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2017/05/24/interna_gerais,871406/trt-nega-vinculo-de-emprego-formal-entre-uber-e-motorista-parceiro.shtml. Acesso em: 28 jan. 2020.

19 Pesquisa realizada no site do Tribunal Superior do Trabalho. Acesso em: 15/02/2020.

20 Pesquisa realizada no site do Tribunal Superior do Trabalho. Acesso em: 01/05/2022.

21 Pesquisa realizada no site do Tribunal Superior do Trabalho. Acesso em: 01/05/2022.

22 Pesquisa realizada no site do Tribunal Superior do Trabalho. Disponível em: <https://jurisprudencia.tst.jus.br/>. Acesso em: 01/05/2022.

lei e nos elementos dos autos; é o sistema da persuasão racional, consagrado no art. 131 do CPC. VÍNCULO DE EMPREGO. RECONHECIMENTO. MATÉRIA FÁTICA. SÚMULA 126. PREJUDICADO O EXAME DOS CRITÉRIOS DE TRANSCENDÊNCIA. Incide na espécie a Súmula 126 desta Corte, pois, no recurso de revista, a parte pretende o reexame do quadro fático descrito pelo Tribunal Regional. Aferir a veracidade da assertiva do Tribunal Regional ou da parte depende de nova avaliação dos fatos, procedimento vedado em sede de Recurso de Revista. Agravo a que se nega provimento" (Ag-AIRR-903-40.2019.5.21.0008, 3ª Turma, Relator: Ministro Alberto Bastos Balazeiro, DEJT 29/04/2022).

Além das Reclamatórias Trabalhistas, a Uber é investigada pelo Ministério Público do Trabalho, através de suas Procuradorias em São Paulo e no Rio de Janeiro. Em caso de conclusão pela fraude trabalhista, o MPT irá requerer que a Uber formalize os contratos de trabalho com os motoristas, bem como seja condenada a pagar dano moral coletivo.

3.1 A UBERPRECARIZAÇÃO

Atualmente, o trabalho no mundo passa por uma extraordinária transição para a informalidade, altos índices de desemprego e a necessidade de o trabalhador realizar várias tarefas ao mesmo tempo; a relação de trabalho é cada vez mais desregulada. A tecnologia faz com que o empregado possa levar o trabalho para casa, como acontece com aquelas pessoas que se comunicam pelo telefone ou aplicativos, em função dos deveres do trabalho, após o cumprimento da jornada regular. Ideias essas forjadas pelos defensores do desenvolvimento capitalista, em busca da sonhada sociedade do tempo livre.

Para a Uber, os motoristas é que operam na sua plataforma e, portanto, eles são contratantes²³. Dessa maneira, a empresa acredita que não tem responsabilidades trabalhistas, ou deveres de recolhimentos dos encargos sociais desses trabalhadores²⁴.

Com base na matéria "**Prós e contras em se tornar um motorista Uber²⁵**", observa-se que o motorista parceiro que realiza 10 horas de trabalho por dia pode auferir cerca de 2 mil reais por mês de renda líquida. É um valor relativamente pequeno, se relacionado à

²³THE ECONOMIST. **Category Error: A Third Category of Worker Could Benefit The GigEconomy**. Disponível em: <http://www.economist.com/news/business/21697861-third-category-worker-could-benefit-gig-economy-category-error>. Acesso em: 15 dez. 2016.

²⁴Kalanick, T. A Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. **Fatos e dados sobre a Uber**: Disponível em: <https://newsroom.uber.com/brazil/fatos-e-dados-sobre-a-uber/>. Acesso em: 18 jan. 2020.

²⁵Kalanick, T. A Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. **Fatos e dados sobre a Uber**. Acesso em: 18 jan. 2020.

quantidade de horas trabalhadas. E ainda há dois agravantes nesse aspecto. Um: cada vez mais a Uber recruta novos motoristas, sem se preocupar com a lucratividade dos atuais parceiros, que disputam os passageiros a cada dia e enfrentam um aumento constante na oferta de carros; Dois: Os motoristas são instigados pela empresa, em troca de bônus, a indicar novos motoristas, ou seja, são estimulados a aumentar sua própria concorrência.

Os trabalhadores da Uber só recebem pelas corridas realizadas e não pelo tempo que ficam à disposição das chamadas dos usuários. Os motoristas parceiros no Brasil estão percebendo que não há muita vantagem em permanecer na Uber, que o excesso de horas trabalhadas não dá o retorno esperado, por isso muitos deles decidiram sair do negócio por sua vontade.

Os condutores falaram ao jornal Estadão²⁶ e disseram-se decepcionados em função do retorno financeiro baixo e da pressão feita pela empresa. O Sr. Amauri Pereira, que foi motorista da Uber por um ano, aponta: “É pura ilusão. O Uber engana o trabalhador. Promete que você vai ganhar sete mil reais, então você se mata, trabalha doze horas por dia e não ganha três mil reais”, diz. “Se dependesse disso, estava passando fome”. Outro parceiro ficou bem menos tempo, em apenas duas semanas percebeu que não conseguiria alcançar o valor prometido: “Meu propósito era tirar 250 reais por dia. Não passei da metade”, afirma. “Ficar dependendo do Uber traz sérios danos para a sua vida financeira e pessoal. Não volto nunca mais”.

QUADRO I – RESUMO DA RELAÇÃO DA UBER COM SEUS “MOTORISTAS PARCEIROS”

Para ser motorista da Uber é preciso: ser motorista profissional, possuir carteira de habilitação (EAR); apresentar certidões negativas de antecedentes criminais.	A empresa faz pressão psicológica, mandando e-mails e mensagens a todo momento se desligar o aplicativo.
Os veículos devem apresentar Certidão de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV), Comprovante de DPVAT do exercício corrente.	Os trabalhadores da Uber só recebem pelas corridas realizadas e não pelo tempo que ficam à disposição das chamadas dos usuários.
O motorista deve apresentar apólice de seguro que contenha cobertura contra Acidentes Pessoais a Passageiros, com valores a partir de R\$ 50 mil por passageiro.	O custo com manutenção do carro e combustível é todo por conta do motorista.

26 RESK, F. Diógenes, J. et al. Com reclamações, Uber perde motoristas. **Estadão**, 10/09/2016. Disponível em: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,com-reclamacoes-uber-perde-motoristas,10000075210>. Acesso em: 18 jan. 2020.

<p>A Uber oferece os serviços: UberX (veículos compactos, com ar-condicionado e 4 portas), o UberBLACK (veículos do tipo <i>sedan</i>, com bancos de couro e ar-condicionado), o UberSUV (veículos com mais lugares e conforto), o UberLUX (marcas de luxo), o UberPOP (veículos compactos), UberRUSH (<i>transbike</i>), o UberEATS (entrega de comida) e o UberPOOL, disponível no Brasil apenas em São Paulo e no Rio de Janeiro, os usuários podem dividir a viagem.</p>	<p>A Uber realiza uma avaliação do motorista, os usuários dão notas que vão de zero a cinco pontos, e periodicamente contabiliza essa pontuação. Se a nota for inferior a 4,6 pontos pode descredenciar ou suspender motoristas.</p>
<p>A empresa detém um percentual do valor cobrado pela corrida, no tipo Uber X: 25% do total, e Uber Black, cobra 20%.</p>	<p>O Motorista que realiza 10 horas de trabalho por dia pode auferir cerca de R\$ 2 mil por mês de renda líquida. O que trabalha 12 horas por dia não chega R\$ 3 mil.</p>
<p>O valor é estabelecido unilateralmente pela companhia, ao parceiro cabe apenas aceitar, e a única contrapartida que recebe é a conexão com os passageiros.</p>	<p>O trabalhador da Uber assume várias obrigações quando se torna um motorista parceiro, ele deve fazer uma quantidade mínima de corridas para se manter associado à plataforma. Dessa maneira, se recusar ou não cumprir a meta determinada no período, é desligado.</p>
<p>A empresa “sugere” ainda que o parceiro trabalhe de terno e gravata, ou, no caso do UberX, de calça e camisa social, além de oferecer bebidas e balas aos passageiros.</p>	

Fonte: Elaborado pelas autoras com informações de: Pontos positivos e negativos da “uberização” dos serviços²⁷.

Em janeiro de 2017²⁸, a Uber fez um acordo para pagar 20 milhões de dólares para a FTC (Comissão Federal de Comércio dos Estados Unidos). A acusação dava conta de que a empresa fazia falsas promessas aos motoristas, ofertando a eles contraprestação pelo trabalho com valores bem acima da realidade, bem como a indução à adesão ao programa de leasing e várias facilidades para aquisição dos veículos. A Uber não admitiu, nem negou qualquer das acusações durante o acordo.

Como já dito, no caso da disputa judicial entre dois motoristas e a Uber em Londres, no final de outubro de 2016, o Tribunal do Trabalho Londrino decidiu que o motorista que prestou serviços através do aplicativo da Uber é empregado da empresa e não profissional autônomo e pode exigir o pagamento pelo tempo que trabalhou com o aplicativo, reembolso de quilometragem, bem como demais direitos.

27 CIRIACO, Douglas. Pontos positivos e negativos da ‘uberização’ dos serviços. **Canaltech**, 11/01/2016. Disponível em: <<https://canaltech.com.br/materia/mercado/pontos-positivos-e-negativos-da-uberizacao-dos-servicos-55805/>>. Acesso em: 19 jan. 2020.

28 CIRIACO, Douglas. Pontos positivos e negativos da ‘uberização’ dos serviços. **Canaltech**. Acesso em: 19 jan. 2020.

Segundo Frazão²⁹:

Para chegar à conclusão pela existência do vínculo de trabalho (*dependente work relation ship*), o Tribunal, preliminarmente, analisou com cuidado o negócio da Uber, diante do argumento da empresa de que apenas presta serviços de tecnologia. Já no início de sua fundamentação, o Tribunal adverte que qualquer organização (i) que gerencie uma empresa em cujo “coração” está a função de transportar pessoas em veículos motorizados, (ii) que opere em parte por meio de companhia que procura se desviar das responsabilidades “reguladas” aplicáveis aos transportadores privados – ou seja, os *PHV – Private Hire Vehicle – operators* – mas (iii) que exija dos motoristas e passageiros que concordem, por meio de contrato, que ela não provê o serviço de transporte e (iv) recorra, em seus documentos e cláusulas contratuais, a ficções, linguagem torcida (*twisted language*) e novas terminologias (*brand new terminology*) merece certo grau de ceticismo.

Essa decisão desconstruiu a tese sustentada pela Uber, de que seria apenas uma intermediadora de serviços. O principal questionamento foi o de os motoristas não terem autonomia para ajustar os preços das corridas com os passageiros, demonstrando que o foco da relação se dá entre o motorista e a Uber, pois com os clientes não há uma relação contratual.

A relação de emprego fica evidente quando se observa os fatos demonstrados no quadro:

QUADRO II – FATOS DETERMINANTES QUE LEVAM A CONFIGURAÇÃO DO VÍNCULO

o fato de a Uber entrevistar e recrutar motoristas;
o fato de a Uber controlar as informações essenciais (especialmente o sobrenome do passageiro, informações de contato e destinação pretendida) excluindo o motorista destas informações;
o fato de a Uber exigir que motoristas aceitem viagens e/ou não cancelem viagens, assegurando a eficácia desta exigência por meio da desconexão dos motoristas que violarem tais obrigações;
o fato de a Uber determinar a rota padrão;
o fato de a Uber fixar a tarifa e o motorista não poder negociar um valor maior com o passageiro;
o fato de a Uber impor inúmeras condições aos motoristas (como escolha limitada de veículos aceitáveis), assim como instruir motoristas sobre como fazer o seu trabalho e, de diversas maneiras, controlá-los na execução dos seus deveres;
o fato de a Uber sujeitar motoristas, por meio do sistema de <i>rating</i> , a determinados parâmetros que ensejarão procedimentos gerenciais ou disciplinares;
o fato de a Uber determinar questões sobre descontos, muitas vezes sem, sequer, envolver o motorista cuja remuneração será afetada;

²⁹ FRAZÃO, Ana. A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber. O que ela nos ensina? **JOTA**, 01/11/2016. Disponível em: <<http://jota.info/colunas/constituicao-empresa-e-mercado/decisao-reino-unido-sobre-os-motoristas-da-uber-o-que-temos-aprender-com-ela-01112016>>. Acesso em: 13 jan. 2020.

o fato de a Uber aceitar o risco da perda;
o fato de a Uber deter as queixas dos motoristas e dos passageiros;
o fato de a Uber se reservar ao poder de alterar unilateralmente os termos contratuais em relação aos motoristas.

Fonte: Elaborado pelas autoras com informações de Frazão (2016).

Após observar a forma de atuação da Uber, das ações trabalhistas fora e dentro do Brasil, é imperativo retomar o tão esquecido princípio da proteção em face da automação, que desde de 1988 está previsto na Constituição Federal e, até hoje, não foi regulamentado. Essa falta de regulamentação não é neutra. A legislação ou a falta dela atende às dinâmicas de poder, às escolhas políticas e aos interesses de alguns em detrimento de muitos.

Quando se fala em direitos e garantias do art. 7º da Constituição Federal (entre eles, o da proteção em face da automação) é de forma ampla, ou seja, esses direitos não se limitam àqueles trabalhadores com vínculo de emprego. No Brasil, todos esses direitos estão previstos na Constituição Federal de 1988, e embora seja um avanço estarem contemplados na Carta Magna, não receberam o aporte necessário de recursos para implementá-los. Os anos 1990 marcaram, no país, o início da predominância das ideias neoliberais, promovendo um cenário nitidamente prejudicial para a implementação dos Direitos Sociais constitucionalmente garantidos.

O disposto no art. 7º, XXVII da CF garante como direito dos trabalhadores, da área urbana e rural, a proteção em face da automação na forma de lei. Esta previsão consta no texto constitucional desde 1988, porém, a lei mencionada na CF, que regulamentaria esse mandamento, trata-se de uma norma de eficácia limitada, pois exige outra lei que a regule, para, então, possibilitar sua aplicabilidade imediata.

De acordo com Cezar (2017), é possível perceber que a preocupação com a questão tecnológica na área trabalhista não progrediu sob os aspectos de uma maior participação do Estado, dos sindicatos e até mesmo dos trabalhadores, e que a opção foi pela não interferência na estrutura tecnológica determinada pelo mercado. Enfim, a preocupação passou a ser a contenção dos efeitos dessas escolhas sobre os interesses dos trabalhadores, ou seja, minimizar as consequências e não tentar evitá-las.

É preciso frisar, contudo, que a “uberização” não surge com o universo da Economia do Compartilhamento. Suas bases estão em formação, há décadas, no universo do trabalho e encontram, cada vez mais, campo fértil para materializar-se.

O trabalho é a base da ordem social e, à medida que se percebem as profundas

mudanças no mundo laboral, especialmente com o uso da tecnologia digital, evidenciam-se também os sinais da crise do neoliberalismo. Os desafios que emergem com o uso da tecnologia e sua relação com a autonomia das relações de trabalho e a tendência de flexibilização de direitos não é apenas uma questão epistemológica ou um problema do âmbito do sistema jurídico, e sim, antes questões inerentes a projetos políticos que manifestam tensões e visões políticas de inclusão ou exclusão dos trabalhadores e de aprofundamento da precarização do trabalho.

E para vislumbrar uma utopia, capaz de fazer frente e resistência ao aprofundamento da precarização do trabalho, via plataformas digitais, é preciso compreender que, como bem lecionam Feijó, Horn & Feil³⁰:

que a crise financeira global de 2008-09, a estagnação da economia brasileira em 2017-19 nos marcos de reformas neoliberais e a crise presente da pandemia da Covid-19, apontam, de igual maneira, para uma oportunidade, senão mesmo que uma necessidade, para o resgate de estratégias efetivas de desenvolvimento lideradas por instituições de Estado. Essas estratégias estão em consonância com a moderna literatura acadêmica de EDL e de Estado empreendedor, assim como com a experiência histórica de países que, não obstante a variedade específica, lograram atingir os níveis mais elevados de renda.

É possível e necessário, portanto, subverter a lógica neoiberal, que insiste em transformar trabalhadores em empreendedores de si mesmos, na expressão de Dardot & Laval (2016), pela ideia do Estado Empreendedor, que tenha um papel (efetivo e potencial), por meio dos governos locais articulados com o governo central, calcado na concepção de um Estado Desenvolvimentista Local (EDL), que visa, ao mesmo tempo, à promoção do bem-estar social e o desenvolvimento econômico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ordem econômica e política do mundo globalizado, especialmente no que se

30 FEIJÓ, Carmem; HORN, Carlos Henrique; FEIL, Fernanda. Governo central e esferas subnacionais no desenvolvimento de regiões: estratégia e fortalecimento de instituições de financiamento público para a retomada do desenvolvimento no Brasil. In: BERCOVICI, Gilberto; SICSU, João; AGUIAR, Renan. **Utopias para reconstruir o Brasil**. Porto Alegre: Quartier Latin, 2021, p. 473-491.

refere ao mundo do trabalho, exige uma análise da Utopia, de forma que possibilite restituir à ação humana o horizonte do possível, ou, o melhor dos mundos possíveis. A utopia deve ser compreendida como parte da própria realidade e é extremamente necessária, pois precisamos dela para tomarmos consciência do nosso *status*, para que sirva de instrumento para a crítica do presente histórico e para que sejamos capazes de sonhar com um mundo melhor, projetá-lo e persegui-lo.

A Utopia é um instrumento que contém, ao mesmo tempo, uma dimensão crítica e outra propositiva, e é compreendida neste estudo como um poderoso instrumento transformador da realidade. No decorrer da história³¹, se buscou, em diversas épocas e lugares, a abolição das desigualdades entre as pessoas, visando, ao menos, a reduzi-las ao mínimo absolutamente inevitável, pois quando algo reconhecidamente deixa de ser bom para uma coletividade, precisa ser superado.

Portanto, a utopia concreta, factível, o sonho diurno, descrito por Ernest Bloch (2005), que se vislumbra hoje é a melhoria das condições de vida do trabalhador. Essa condição precisa ser buscada e está intimamente ligada com o exercício de um trabalho digno, que não pode se restringir somente ao modo, meio e condições de prestação do trabalho, mas, principalmente, à garantia e efetividade dos Direitos Sociais constitucionalmente protegidos para todos. Conforme lembra Zygmunt Bauman³², as utopias, há 50 ou 60 anos, tratavam de uma sociedade perfeita, na qual cada pessoa teria um lar com segurança e todos estariam mais ou menos satisfeitos com a vida; era ter uma boa vida dentro de uma boa sociedade, por causa dela e graças a ela. Entretanto, essa utopia, como muitas outras questões, foi privatizada, ou seja, a utopia, hoje, não é sobre uma sociedade melhor, mas sobre indivíduos melhores, cada um em suas situações individuais, dentro de uma sociedade muito ruim.

É possível, portanto, perceber que estão ocorrendo transformações significativas no capitalismo, na sua dinâmica e nas características que assume para se manter em tempos de globalização. Essas mudanças acometem diretamente aqueles que vivem do seu trabalho, lesando direitos conquistados, reduzindo os postos de trabalho, gerando salários precários e a desqualificação da mão de obra como mostra. Nesse processo de reacomodação do sistema, emergem focos de resistência, lutas de classes, que buscam criar ambientes coletivos de debates e constroem possibilidades que visam a superar a lógica da concentração e da exclusão. Assim, não dispendo o trabalhador da segurança de um contrato de trabalho formal, assalariado, grande parte dos trabalhadores lançam-se em possibilidades de ocupação e de renda não assalariada, no caso em estudo, nos

31 Como bem demonstra Horkheimer, em *Materialismo e Moral* (apud ABENSOUR; ARANTES, 2015, p. 3).

32 BAUMAN, Zygmunt. 'A utopia foi privatizada', afirmou Zygmunt Bauman em entrevista inédita. **Instituto Humanitas Unisinos**, 21/02/2017. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/565065-a-utopia-foi-privatizada-afirmou-zygmunt-bauman-em-entrevista-inedita>. Acesso em: 20 fev. 2020.

chamados “novos serviços” da Economia Compartilhada.

A Economia do Compartilhamento, que é também uma forma de cooperação e emerge como uma nova forma de estabelecer relações econômicas, poderia ser concebida como uma utopia do nosso tempo, tendo em vista que se apresenta como uma alternativa ao tradicional modo capitalista de mercado, especialmente no que se refere à propriedade privada e ao lucro. Entretanto, essa forma de relacionar-se no mercado ainda não é capaz de suplantar o sistema hegemônico. A crítica do momento histórico permite observar que o dominante sistema capitalista é capaz de encontrar valor na economia compartilhada, alavancando aspectos da cultura do compartilhamento voltado para novos fluxos de geração de receitas, e essa busca pelo lucro recairá, necessariamente, sobre a relação de trabalho.

É, portanto, uma obrigação da utopia concreta e reflexiva, como propõe Hinkelammert, levar em conta o que se pode transformar nas distopias potenciais do nosso tempo, minar as esperanças e transformar-se em utopias abstratas, especialmente, em tempos de intensificação daquilo que a sociologia tem usado sob a expressão “*post-truth*” (pós-verdade), para indicar as técnicas contemporâneas de regulação da opinião pública. Acontecimentos nos quais os apelos emocionais e as afeições, influenciados pelas modernas técnicas do *marketing*, estabelecem-se como “verdades absolutas” e tornam-se mais influentes e confiáveis do que o mundo do real concreto.

Muitas empresas se aproveitam da essência da colaboratividade para mascarar negócios capitalistas tradicionais como se fossem compartilhados. O fenômeno da economia compartilhada, que se apresenta em sua essência com grandes benefícios sociais e ambientais, corre o risco de transformar-se na sua própria desvalorização e esvaziamento, quando utilizado pelas empresas para a precarização das relações de trabalho.

Interesses corporativos da iniciativa privada apoiados em um antigo modelo capitalista certamente empreenderão esforços no sentido de utilizar-se de todos os meios para auferir lucro com o uso da tecnologia dos aplicativos e plataformas digitais, se utilizarão de leis e políticas de regulação para usar a infraestrutura a seu favor, inclusive com subsídios que tanto rechaçam, com o objetivo de manter o preço bem acima do custo e, conseqüentemente, aumentando cada vez mais sua lucratividade.

Assim, é possível compreender que, mesmo que existam bens e serviços em que o custo marginal seja próximo de zero, como informa Rifkin (2016), ainda continuarão existindo aqueles em que o custo marginal é alto o suficiente para assegurar a sua comercialização com margens de lucros atrativas. Diante disso, nem a Economia Compartilhada irá substituir o capitalismo, e tampouco, este irá desaparecer em função daquela. Nesse cenário, o

sistema hegemônico continuará majoritariamente definindo a agenda econômica.

Um mercado que movimentava a cifra de bilhões de dólares está emergindo das plataformas de aplicativos para celulares. Ao conectar pessoas interessadas em consumir serviços de transporte de passageiros à pessoas dispostas a prestar este serviço, por um preço mais atrativo, aplicativos como da empresa Uber acabaram por criar um modelo de negócio tão inovador que é capaz de desafiar empresas já estabelecidas no mercado, colocar em xeque a forma de regulamentação dos mercados e alterar substancialmente as relações no mercado de trabalho.

Não foi apenas o vínculo de emprego que foi abolido nessa forma de trabalho. A empresa Uber tornou visível um novo passo na subsunção real do trabalho ao capital, pelo qual passa o mercado de trabalho em esfera global, que envolve, hoje, milhões de trabalhadores ao redor do mundo e que demonstra a possibilidade de se propagar entre as relações de trabalho em vários setores. Por isso, esse fenômeno está sendo chamado de Uber Economia ou Uberização do Trabalho, como descrevem (Hill, 2013) e Davis (2016), respectivamente.

Atualmente, o uso de plataformas como Uber e Airbnb expressa, significativamente, a reflexão acerca do uso da tecnologia, pois podem permitir a contratação de mão de obra barata para quase todas as atividades e podem, portanto, promover a precarização do trabalho. Os serviços oferecidos a preços muito baixos, em que os trabalhadores são os únicos prejudicados, ou seja, o consumidor paga bem menos que no mercado tradicional e a empresa intermediadora da tecnologia auferir lucros e valoriza-se no mercado.

Em relação à plataforma Uber, é cristalina a percepção do desvirtuamento da ideia do compartilhamento, bem como da utilização desse meio para mascarar uma relação de trabalho. O cenário da Economia do Compartilhamento é preocupante, pois empresas, propositalmente, classificam de forma equivocada seus trabalhadores como autônomos, com o objetivo claro de se esquivar da legislação trabalhista, elaborando um método fragmentado de exploração de mão de obra, acreditando que, assim, os profissionais contratados não são seus empregados. Mais preocupante ainda são os Estados que regulamentam tal atividade, elaboraram leis que visam a declarar uma condição de trabalho que contradiz qualquer realidade fática, ainda que, nessa condição, estejam presentes os aspectos que caracterizam o trabalho subordinado.

Assim, é possível perceber, quando se analisa iniciativas como a da Uber, que se evidencia uma apropriação da essência da proposta de compartilhamento para reforçar a tendência intrínseca ao capitalismo de escamotear o que interessa, ou seja, revestir da condição de autônomo o trabalhador subordinado.

Os chamados “novos serviços”, ou a Economia Compartilhada, vêm, cada vez mais, se configurando como esperanças fraudulentas, que servem de instrumento ao capital para precarizar a relação de trabalho. O crescente número de pessoas sem emprego ou subempregados e o aumento estrondoso da informalidade contribuem sobremaneira para a manutenção e expansão do exército industrial de reserva. Sem colocação no mercado de trabalho, os trabalhadores se submetem a condições precárias de renda e de trabalho.

Vê-se que o sistema capitalista se depara, por meio da Economia Compartilhada, com novas possibilidades de protagonizar um novo passo no uso e na remuneração da classe trabalhadora, aprofundando suas especificidades, intensificando o uso da força de trabalho e testando a predisposição à resistência dos trabalhadores. Por outro lado, demanda um reposicionamento desafiador dos sindicatos e demais organizações do mundo do trabalho, capaz de combater a crescente exploração do trabalho, mediante o enfraquecimento da regulação social e trabalhista.

Há, portanto, a necessidade de uma reflexão crítica capaz de movimentar os sujeitos, desde a determinação de objetivos e ideais, até a realização do possível. A dominação não é inabalável, a transformação é em qualquer tempo e hoje, inclusive hoje, possível

REFERÊNCIAS

ABENSOUR, Miguel.; ARANTES, Urias. (Org.). **O novo espírito utópico**. Campinas: Ed. da UNICAMP, 1990.

_____. **Persistente utopia**. 2005. Disponível em:

<http://www.sescsp.org.br/sesc/images/upload/conferencias/202.rtf>. Acesso em: set. 2019.

BAUMAN, Zygmunt. 'A utopia foi privatizada', afirmou Zygmunt Bauman em entrevista inédita. **Instituto Humanitas Unisinos**, 21/02/2017. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/565065-a-utopia-foi-privatizada-afirmou-zygmunt-bauman-em-entrevista-inedita>. Acesso em: 20 fev. 2020.

BLOCH, Ernest. **O Princípio Esperança**. v. 1. Trad. Nélio Schneider. Rio de Janeiro: EDUERJ: Contraponto, 2005.

BOTSMAN, Rachel.; ROGERS, Roo. **O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo**. Porto Alegre: Bookman, 2011.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. São Paulo: Paz & Terra, 1999.

CEZAR, Frederico Gonçalves. O Uber e a proteção do trabalhador em face da automação. In: FRAZÃO, A. (Org.) **Constituição, Empresa e Mercado**. Brasília: Faculdade de Direito- UnB, 2017. p. 408-432.

CIRIACO, Douglas. Pontos positivos e negativos da 'uberização' dos serviços. **Canaltech**, 11/01/2016. Disponível em: <https://canaltech.com.br/materia/mercado/pontos-positivos-e-negativos-da-uberizacao-dos-servicos-55805/>. Acesso em: 19 jan. 2020.

COURA, Kalleo. Uber enfrenta primeiros processos trabalhistas no Brasil. **JOTA**. São Paulo, 09/09/2016. Disponível em: <http://jota.info/justica/o-uber-e-lei-motoristas-vaio-justica-para->

pleitear-vinculo-empregaticio-09092016. Acesso em: 08 jan. 2020.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**. São Paulo: Boitempo, 2016.

DAVIS, Gerald. F. **What might replace the modern corporation? Uberization and the web page enterprise**. *Seattle University Law Review*, 39, p. 501-515, 2016. Disponível em: <http://digitalcommons.law.seattleu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2314&context=sulr>. Acesso em: 18 jan. 2019.

FEIJÓ, Carmem; HORN, Carlos Henrique; FEIL, Fernanda. Governo central e esferas subnacionais no desenvolvimento de regiões: estratégia e fortalecimento de instituições de financiamento público para a retomada do desenvolvimento no Brasil. In: BERCOVICI, Gilberto; SICSÚ, João; AGUIAR, Renan. **Utopias para reconstruir o Brasil**. Porto Alegre: Quartier Latin, 2021, p. 473-491.

G1 (São Paulo). **Justiça do Reino Unido decide que motoristas são empregados do Uber**: condutores pediam que vínculo empregatício fosse reconhecido. Empresa vai recorrer e argumenta que motoristas são autônomos, 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/10/uridic-do-reino-unido-decide-que-motoristas-sao-empregados-do-uber.html>. Acesso em: 12 dez. 2019.

HILL, Steven. **Raw deal: how the “Uber economy” and runaway capitalism are screwing American workers**. First edition ed. New York: St. Martin's Press, 2015.

HINKELAMMERT, Franz J. **Crítica da razão utópica**. Chapecó: Argos, 2013. v. 1.

MORE, Thomas.; NASSETTI, P. **A utopia**. São Paulo: Martin Claret, 2007.

OH, Se Hyeon *et al.* Uber pagará US\$ 20 milhões a motoristas em acordo de processo judicial. **Canaltech**, 13/03/2019. Disponível em: <https://canaltech.com.uridicoico/uber-pagara-us-20-milhoes-a-motoristas-em-acordo-de-processo-judicial-134621/>. Acesso em: 10 dez. 2019.

PARANAIBA, Guilherme. TRT nega vínculo de emprego formal entre Uber e motorista parceiro. **Estado de Minas Gerais**. 24/05/2017. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2017/05/24/interna_gerais,871406/trt-nega-vinculo-de-emprego-formal-entre-uber-e-motorista-parceiro.shtml. Acesso em: 28 jan. 2020.

RIFKIN, Jeremy. **Sociedade com o custo marginal zero**: a internet das coisas, os bens comuns colaborativos e o eclipse do capitalismo. São Paulo: M. Books, 2016.

SOUZA, Carlos Affonso Pereira de; LEMOS, Ronaldo. ASPECTOS JURÍDICOS DA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO: função social e tutela da confiança. In: **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 4, p. 1757-1777, 29 nov. 2016. Universidade de Estado do Rio de Janeiro. <http://dx.doi.org/10.12957/rdc.2016.25740>.

THE ECONOMIST. **Category Error: A Third Category of Worker Could Benefit The Gig Economy**. Disponível em: <http://www.economist.com/news/business/21697861-third-category-worker-could-benefit-gig-economy-category-error>. Acesso em: 15 dez. 2016.

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. TST. **Pesquisa de Jurisprudência**. Disponível em: <https://www.tst.jus.br/web/guest/jurisprudencia>. Acesso em: 1º maio 2022.

VILLALOBOS, Luís *et al.* **Tribunal europeu diz que Uber é empresa de transportes em decisão com pouco impacto em Portugal**. 2017. Disponível em: <https://www.publico.pt/2017/12/20/economia/noticia/a-uber-e-uma-empresa-de-transportes-decide-tribunal-europeu-1796643>. Acesso em: 15 jan. 2020.

Recebido em: 04/06/2020

Aprovado em: 28/04/2022