
CAPITALISMO DE PLATAFORMA: PRECARIZAÇÃO DA SAÚDE DO TRABALHADOR E DA TRABALHADORA EM PERSPECTIVA GLOBAL

Ilan Fonseca de Souza¹

Resumo: O capitalismo de plataforma tem avançado ao redor do mundo. Associado a narrativas de maior liberdade e inovação tecnológica, tem encontrado terreno fértil para uma intensificação da gestão de mão de obra. O objetivo deste artigo é evidenciar como esse novo estágio do capitalismo tem causado impactos na saúde dos trabalhadores e trabalhadoras. Para esta finalidade, foi realizada uma revisão sistemática da literatura nacional e estrangeira acerca do tema. A metodologia utilizada permite constatar que a precarização das condições de trabalho de motoristas de aplicativo e entregadores de refeições, no Brasil e no mundo, estão fortemente associados à uberização do trabalho, manifestando-se intensamente em jornadas exaustivas, baixos salários, riscos de assaltos e acidentes de trânsito e ausência de cobertura previdenciária.

Palavras-chave: capitalismo de plataforma; precarização; direitos humanos.

INTRODUÇÃO

O neoliberalismo pode ser enxergado como matriz teórica que sustenta o capitalismo de plataforma. Parte-se da premissa de que o direito do trabalho dificulta ou inviabiliza a criação ou manutenção de empregos no mundo atual e que a determinação do nível de emprego

1 Procurador do Trabalho, lotado em Salvador, Procuradoria Regional do Trabalho da 5ª Região, Coordenador Regional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho e Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora, Especialista em Processo Civil, Mestre em Direito pela Universidade Católica de Brasília, Doutor em Estado e Sociedade pela Universidade Federal do Sul da Bahia. E-mail: ilan.souza@mpt.mp.br.;

ocorre no interior do mercado de trabalho, a partir do custo da mão de obra.

Essas ideias têm sido marteladas há décadas pelas entidades empresariais também no Brasil. A precarização do trabalho – processo de rebaixamento das condições de trabalho, diminuição de direitos trabalhistas e aumento do desemprego com exigência de maior produtividade como forma de coação e aceitação a condições precárias – tem um caráter estrutural, sendo uma faceta da reestruturação produtiva e organizacional, adotada por empresas que visam aumentar seus lucros (Antunes, 2011, p. 103-109).

No contexto das plataformas digitais, o trabalhador já não tem mais a estabilidade que detinha dentro da empresa ou a previsão contratual de indenizações por dispensa imotivada, nem conta com um piso salarial legal, sujeitando-se aos baixos salários impostos pelo salário-hora e contratos intermitentes. O aglomerado de participantes nas referidas plataformas, bem como a imensa concorrência criada entre os trabalhadores, provoca uma significativa redução das remunerações, que podem chegar ao mínimo de subsistência, isto sem falar na ausência de limitação de horas de trabalho. A exploração, que antes era ocultada pela relação de emprego, agora é também ocultada pelo falso empreendedorismo (Alves, 2019, p. 104; Samuel, 2019, p. 51).

Muitos estudos empíricos realizados com motoristas de aplicativo e entregadores de refeições têm comprovado essa precarização, especialmente no que diz respeito à saúde laboral. O objetivo deste artigo consiste em conceituar o capitalismo de plataforma e fornecer suas principais características para, em seguida, apresentar evidências dessa precarização envolvendo essas categorias profissionais em um cenário global, demonstrando, ainda, num exercício de hermenêutica jurídica, como o capitalismo de plataforma pode estar malferindo dispositivos legais que vão além do próprio Direito do Trabalho, posto que impactam no direito humano à saúde e à vida.

1 CARACTERÍSTICAS DO CAPITALISMO DE PLATAFORMA

Lançado no fim do século XX, o relatório “Transformação do Trabalho e Futuro do Direito do Trabalho na Europa”, encomendado a Alain Supiot pela Comissão Europeia (1999), falhou em algumas previsões. Não imaginou o trabalho mediado por plataformas digitais e sequer pensou em uma nova modalidade de controle da mão de obra, a gestão algorítmica.

Não se pode dizer, no entanto, que a cúpula empresarial não prestou atenção ao que estava sendo dito ali. O documento destacava que a vantagem do trabalho autônomo era o fato de ser uma forma ideal típica do trabalho pós-fordista: flexível quanto ao tempo e local de trabalho, tipo de serviço e custo, atendendo às necessidades dos setores econômicos mais avançados, em que a exigência de inovação e qualidade dependem da qualidade e criatividade das pessoas que o desempenham. Era como se o documento estivesse aconselhando e autorizando as empresas do Vale do Silício a adotarem um falso empreendedorismo através das redes digitais.

No início, a rede digital foi celebrada como um *médium* (meio tecnológico) de liberdade ilimitada. Neste sentido, o primeiro *slogan* da Microsoft de 1994 perguntava: “aonde você quer ir hoje?”, sugerindo uma liberdade e uma mobilidade sem fronteiras na *Internet* (Han, 2020, p. 18). Liberdade, inovação e tecnologia eram conceitos que caminhavam de mãos dadas e a *Internet* evoluiu associada a tais conceitos. Na Web 1.0, correspondente aos primórdios do surgimento da *Internet*, o conteúdo era distribuído através da rede mundial de computadores. Na era da Web 2.0, chamada de *Internet* das pessoas, esse conteúdo passou a ser hospedado em única rede de computadores de propriedade de uma única organização, administrado pela organização proprietária de um *software* (Slee, 2020, p. 223). Finalmente, a Web 3.0 corresponde à *Internet* das coisas e torna possível um registro total da vida (Han, 2020, p. 93).

Inovações em tecnologias digitais e *big data* – capacidade de troca rápida e com baixos custos de grandes quantidades de dados e

informações entre indivíduos, empresas e dispositivos – lançaram as bases para a ascensão da economia digital (OIT, 2021a), e tornaram possível também a elaboração de prognósticos sobre o comportamento humano (Han, 2020, p. 93).

Plataformas podem ser conceituadas como infraestruturas digitais que permitem que dois ou mais grupos interajam (Srnicek, 2018, p. 45). A acelerada transformação técnica tem igualmente acelerado a forma de contratação de mão de obra. Nesse sentido, a globalização cresceu exponencialmente com o processo de dataficação/*big data*, por exemplo, ao permitir à plataforma Uber, situada nos Estados Unidos, recrutar e dirigir o trabalho de motoristas em muitos países, em uma sistemática de trabalho *on-demand* por meio de aplicativos (Stefano, 2016).

É dizer, a uberização está inserida no contexto de um novo capitalismo. Shoshana Zuboff (2020, p. 118) enxerga um cenário mais amplo intitulado de capitalismo de vigilância, consistente na extração de *superávit* comportamental: o comportamento humano em sua totalidade é quantificado e categorizado como forma de permitir predições e prognósticos como uma mercadoria vendável a corporações que, por sua vez, visam não apenas promover anúncios publicitários com alto grau de eficácia, mas também comercializar produtos e até mesmo modificar a conduta humana para o fim de lucro.

Além da uberização, outros termos como capitalismo de plataforma, plataformização do trabalho, economia de compartilhamento, economia colaborativa, *gig economy* (economia de bico), *on-demand economy* ou *viração* podem ser descritos como termos sinônimos (Kalil, 2019, p. 95). Todas essas variações de significantes dizem respeito, assim, a um conjunto de empresas detentoras de tecnologias utilizadas mediante plataformas/aplicativos/estruturas digitais que se apresentam como intermediárias de tecnologia e comunicação para serviços entre consumidores e instituições, entre a oferta de bens e serviços e a respectiva demanda (Chaves, 2020, p. 13).

Renan Bernardi Kalil (2019) analisou o capitalismo de plataforma que, na sua perspectiva, significa o desenvolvimento de atividades eco-

nômicas que ocorrem por meio de plataformas digitais, cuja infraestrutura é essencial para organizar a produção e a prestação de serviços, enquanto produto da tecnologia de informação, para viabilizar transações comerciais entre pessoas ou entre pessoas e empresas. Já a palavra uberização é um neologismo oriundo da plataforma digital Uber, consistente em um modelo de negócios com intermediação eletrônica entre a oferta de trabalho de motoristas e a demanda de clientes (Kalil, 2019, p. 22).

A Associação de Mobilidade e Tecnologia (AMOBITEC), entidade que congrega as principais plataformas digitais de transportes atuantes no Brasil, afirma: “Estamos presenciando a transição de uma era centrada na posse para uma voltada ao compartilhamento” (AMOBITEC, 2021). A economia compartilhada seria um sistema socioeconômico edificado em torno da partilha de recursos materiais ou humanos, contemplando a criação, produção, distribuição, compra e venda compartilhada e consumo por indivíduos e corporações diferentes, dos mais diversos lugares e culturas (Caldas, 2020, p. 69). Arun Sundarajan (2016) descreve esta transição de uma economia centrada para a compartilhada como “capitalismo baseado em multidão”, ou seja, uma nova maneira de organizar a atividade econômica que pode substituir o modelo tradicional. Enquanto essa nova categoria não se define por completo, a economia continua se deparando com maiores contingentes de trabalhadores que não buscam um emprego formal. Dessa forma, proteções importantes destinadas aos trabalhadores precisariam vir de outras fontes (Sundarajan, 2016, p. 142).

Adota-se, neste artigo, o termo uberização enquanto sinônimo de capitalismo de plataforma, seja pelo fato de ser mais utilizado nos meios acadêmicos e jurídicos, seja por ser de fácil compreensão para um público mais amplo. Ademais, a metonímia utilizada faz referência à empresa que popularizou o fenômeno mais amplo, consistente em um específico processo de transformação da gestão da força de trabalho, em analogia com o que se deu com o fordismo e toyotismo², ocasião em que as marcas dos automóveis passaram a significar uma nova

2 A prevalecer esta forma de gestão, *uberismo*, enquanto conceito, seria mais apropriado por analogia ao fordismo e toyotismo.

metodologia de disciplinarização da força de trabalho, muito similar ao que ocorre na contemporaneidade.

Uberização do trabalho seria, assim, um processo de transformação do controle e disciplinarização do trabalho, baseado na precarização e no trabalho sob demanda, que tem por característica a mediação por plataformas digitais, com pagamento por produtividade e mediante controle auxiliado por tecnologia (aplicativo/algoritmo), cuja relação de emprego é falseada, em muitas ocasiões, sob o vínculo do trabalho autônomo.

Essas plataformas afirmam criar ambientes de trabalho mais atrativos e facilitar a manutenção de mais de um vínculo de emprego, gerando assim uma renda extraordinária e um modo divertido de conseguir dinheiro no tempo livre. A *gig economy* criaria oportunidades de trabalho, permitindo horários de trabalho flexíveis, com diminuição dos custos de transação, redução de atritos diante da velocidade com que negócios são concluídos, e maximização do uso de ativos subutilizados, redefinindo-se os limites das atividades empresariais (Stefano, 2016, p. 5).

Segundo Florian Schmidt (2017, p. 10), o *software* por trás das plataformas funciona em centros de dados alugados (nuvem) e tem três lados de acesso. Os usuários são divididos em dois grupos opostos para oferta e para demanda e ambos os grupos veem diferentes *front-ends* (telas de acesso) de maneira limitada, com pequenas janelas nos dados e nos processos do sistema. A plataforma dos provedores, no entanto, tem acesso a um *back-end* (telas de controle de fundo) que dá a eles uma visão geral abrangente de *big data* de todas as interações entre os dois grupos de usuários, além de ter o poder de influenciar o intercâmbio entre os outros grupos, inclusive em tempo real. Elas controlam quem vê, o que vê, e quando veem, ditam as regras sobre a possibilidade de interação entre os grupos e em que condições, e controlam aspectos técnicos, legais e de *design* da interface. Seria impossível lidar com milhões de trabalhadores e de usuários com um contingente reduzido de empregados: por isso o algoritmo é peça-

-chave para a organização de dados em larga escala das plataformas digitais (Schmidt, 2017, p. 11).

Em perspectiva global, essas plataformas digitais de trabalho passaram de um quantitativo total de 128, em 2011, para 611, em 2021, com prevalência de poucos empregados formais para as mesmas (OIT, 2021a, p. 6). Ainda assim, Nick Srnicek (2018, p. 83) não acredita que as plataformas de trabalho representem o futuro do trabalho ou da economia, mas sim que, nos próximos anos, irão desmoronar.

Os serviços oferecidos pelas plataformas digitais não estão restritos a serviços de transporte de passageiros ou entrega de alimentos e compras, envolvendo também cuidados com saúde, serviços educacionais, domésticos ou de engenharia, compartilhamento de habitações, assessoria jurídica, pornografia, traduções, experiências gastronômicas, mineração de *bitcoins*, lavagem de carros ou transporte de animais. Em que medida essa nova modalidade de trabalho causa impactos na saúde dos trabalhadores?

No horizonte da sociologia do trabalho, porém, há um relativo consenso sobre os efeitos deletérios do capitalismo de plataforma sobre as condições de trabalho e de vida dos trabalhadores, como se verá a seguir.

2 PRECARIZAÇÃO NO CAPITALISMO DE PLATAFORMA

A ausência de patamares mínimos de um trabalho decente para trabalhadores plataformizados vem sendo frequentemente constatada no mundo. O regime de contratação de trabalhadores pelas plataformas digitais não tem observado uma remuneração adequada pelo trabalho exercido; a garantia de condições de liberdade, equidade e segurança; nem tem sido capaz de garantir uma vida digna aos prestadores de serviços (OIT, 2021b).

No país, a uberização atua em um cenário de carência regulatória específica. Veja-se a generalidade, por exemplo, da Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), que define o serviço de

transporte de passageiros intermediado por plataformas digitais como “serviço remunerado não aberto ao público para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação” (art. 4º, X). A lei sob comento cria uma reserva de mercado para plataformas de transporte, ao impedir ao público em geral o deslocamento remunerado, impondo que o transporte seja autorizado exclusivamente para usuários cadastrados em aplicativos.

De acordo com esse diploma legal, compete aos Municípios regulamentar e fiscalizar esses serviços, observadas as diretrizes de cobrança dos impostos municipais, obrigatoriedade da contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros e do DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres), e inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional da Seguridade Social (INSS) (art. 11-A). Exige-se do motorista a Carteira Nacional de Habilitação com Exercício de Atividade Remunerada (CNH/EAR), tempo máximo de idade do veículo e demais requisitos da autoridade de trânsito, emissão do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e certidão negativa de antecedentes criminais (art. 11-B). Sem tais requisitos, o transporte pode ser considerado ilegal.

Referida lei não cuida, no entanto, de aspectos trabalhistas (Franco Filho, 2019, p. 3) e os requisitos para o exercício dessa atividade de transporte de passageiros são poucos. Boa parte deles são requisitos para a condução de qualquer veículo e não apenas para a condução onerosa de passageiros. A legislação ainda transfere ao motorista a responsabilidade quanto aos deveres de inscrição junto ao INSS, recolhimento de tributos municipais, pagamento de taxas do CRLV/DPVAT e posse da CNH, o que torna a atividade empresarial das empresas de aplicativos de transporte cômoda e flexível.

Com pouca regulação, a precarização recrudescer no país. Ana Carolina Paes Leme (2019, p. 142-145) veicula pesquisa feita por Eduardo Amuri, que constata uma jornada diária de 8 horas para motoristas de aplicativo em São Paulo/SP gerando rendimentos mensais

de R\$ 2.071,44 por mês. Porém, segundo o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), o salário mínimo no Brasil deveria ser de R\$ 5.315,74 (UOL, 2021a).

Em outra pesquisa, 53% dos motoristas de aplicativos pesquisados na capital paulista relataram trabalhar mais do que 10 horas por dia e quase 70% trabalham mais do que 5 dias por semana. Dentre trabalhadores que têm na plataforma sua única fonte de renda, esse percentual que labora em sobrejornada sobe para quase 61% (Kalil, 2019, p. 153). Também em São Paulo, Moraes, Oliveira e Accorsi (2019, p. 651-654) aplicaram questionário a 100 motoristas de aplicativo, identificando que a maioria deles é do gênero masculino, jovem, com ensino médio completo ou superior incompleto, com pouco tempo de trabalho no aplicativo – até 2 anos – trabalhando de 5 a 7 dias por semana, com jornadas entre 6 e 8 horas ou mais de trabalho, cuja principal fonte de renda é a plataforma, com um faturamento de até R\$ 2.000,00 por semana. Os trabalhadores se enxergam como autônomos, postulam menores taxas sobre o valor da corrida e desejam que o custo com a manutenção dos carros seja pago pelas plataformas.

Pesquisa realizada por Rodrigo Lacerda Carelli (2017, p. 131), no Rio de Janeiro/RJ, aponta que motoristas de aplicativo são de faixa etária bastante variável, com concentração entre 31 e 50 anos de idade. Quanto ao tempo de trabalho, 15 entrevistados dentre um total de 40 (37,5%) informaram que detêm outra fonte de renda, mas somente 7,5% trabalham na Uber até 25 horas por semana. Assim, constata-se que 92,5% realizam quantidade de horas semanais que os colocaria na posição de trabalhadores a tempo integral e não a tempo parcial. Na sequência, verificou-se que 70% dos trabalhadores ultrapassaram a duração semanal normal de trabalho de 44 horas – e mais de 1/3 dos trabalhadores (35%) realiza módulos de trabalho exaustivos, com mais de 61 horas semanais, podendo até ultrapassar 90 horas. A maior parte dos entrevistados utilizava carro próprio, ainda que o tenham financiado em 58% dos casos (Carelli, 2017, p. 139).

Entrevistas feitas com 65 motoristas de aplicativo em Salvador/BA constatou que eles têm majoritariamente nível médio completo

(66%), laboram há mais de um ano para a plataforma (63%) e têm na Uber sua única fonte de renda (61%), com jornadas superiores a 8 horas diárias (58%) e faturamento bruto mensal superior a 3 salários-mínimos (52%). Ainda assim, um percentual de 72% não se enxerga como empregado (Oliveira; Costa; Assis, 2020, p. 1280).

A extensão das jornadas de trabalho é uma das questões mais dramáticas vivenciadas pelos trabalhadores uberizados. Não custa lembrar que a Lei nº 13.103/2015 alterou o artigo 235-G da CLT, proibindo a remuneração de motoristas em função da distância percorrida *quando* comprometida a segurança da rodovia e da coletividade. Porém, há uma contradição em remunerar os motoristas de aplicativo de forma proporcional à distância percorrida e somente limitar a jornada de trabalho pelo tempo em que o motorista se encontra ao volante (12 horas), como as plataformas digitais de transporte exigem. Não considerar o tempo em que o motorista está à disposição, com seu veículo estacionado, mas em estado de alerta, pode comprometer a segurança da coletividade devido ao risco de acidentes de trânsito e de trabalho causados por fadiga excessiva dos condutores.

Fernanda Duarte e Ana Guerra (2019, p. 41), com lastro em entrevistas aprofundadas feitas com 4 motoristas da Uber de Belo Horizonte/MG, constataram a assimetria de controle e de informações e a implementação automatizada de normas e mecanismos que conformam práticas do trabalho do gerenciamento algorítmico. A plataforma comunica-se com os trabalhadores por muitos meios digitais, mas a recíproca é limitada, pois os motoristas comunicam-se apenas com empregados terceirizados por meio de centrais de ajuda que oferecem respostas padronizadas, superficiais e genéricas ou por meio do aplicativo em telas pré-programadas. Os motoristas relatam, ainda, riscos de acidentes e de assaltos, sem qualquer tipo de remuneração durante os respectivos afastamentos. Como as plataformas nunca se encerram em um produto cristalizado, o trabalho dos motoristas é sempre visto como um laboratório sujeito a experimentações diante das constantes atualizações e mudanças de políticas empresariais (Duarte; Guerra, 2019, p. 53).

Ezequiel Scapini (2020, p. 194) entrevistou 11 motoristas da Uber em Porto Alegre e região metropolitana, evidenciando o sentimento de frustração e insegurança dos trabalhadores diante de posturas de mando da empresa, ao deixar de prestar satisfações e sem indicar, por exemplo, o destino das viagens. A forma de resistência coletiva encontrada são pequenos grupos organizados por meio de outra plataforma (WhatsApp).

Ao analisar dados da Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílios (PNAD) Covid-19, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Raphael Lapa (2020, p. 8) evidencia que os trabalhadores de plataformas digitais estão sujeitos a disparidades regionais. Em novembro de 2020, havia mais de 1 milhão e 200 mil motoristas de aplicativo e entregadores no país, mas a região Sudeste, por exemplo, com exceção do Espírito Santo, concentrava quase 50% dos entregadores e 40% de todos os motoristas. A renda média nacional era pouco superior a R\$ 1.780,00/mês, laborando-se em média 44 horas semanais. A pesquisa não promoveu uma diferenciação entre renda bruta ou líquida, o que permite supor que os valores que ficam em poder dos trabalhadores sejam ainda menores (Lapa, 2020, p. 15).

No Brasil, no entanto, o rendimento médio do setor de transporte de passageiros, em que predomina o trabalho autônomo, na média móvel de setembro de 2019 (Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílios) foi de R\$ 1.876,00 e tem caído justamente após a expansão da Uber e assemelhadas, pois já chegou a ultrapassar R\$ 2.050,00 em 2014. Motoristas com carteira assinada, por sua vez, em 2018, tiveram média salarial de R\$ 2.137,00, sem contar demais direitos (Filgueiras; Antunes, 2020, p. 37).

A pesquisa “Futuro do Trabalho”, realizada pelo Instituto Datafolha por encomenda da Uber, entrevistou 2.431 motoristas e entregadores de todas as regiões do país, entre agosto e setembro de 2021, mostrando que 46% deles possuem ensino superior, com idades predominando entre 30 e 39 anos (34%), trabalhando em média com 2,3 aplicativos diferentes, tendo ingressado há, no máximo, 12 meses na plataforma (33% do total). Além disso, 51% dos entrevistados não

possuem outra fonte de renda e 2/3 trabalham 5 ou mais dias por semana. Um total de 71% afirmou que o motivo pelo qual trabalha com aplicativos é a flexibilidade de horários, mas, respectivamente, 66% e 62% assim o fazem para ganhar dinheiro para projetos pessoais ou para complementar a renda perdida durante a pandemia. A pesquisa afirma ainda que 2 em cada 3 entrevistados preferem ser classificados como profissionais autônomos, ainda que o mesmo percentual afirme aceitar um emprego em tempo integral com idêntica remuneração. Finalmente, a enquete constata que 43% dos entrevistados não possuem nenhum tipo de cobertura previdenciária e que 75% do total contribuiria à Previdência Social acaso a plataforma facilitasse e recolhesse automaticamente os tributos (DATAFOLHA, 2021).

Quanto ao aspecto fiscal, o motorista de aplicativo independente foi incluído pela Resolução nº 148/2019 no regime do microempreendedor individual (MEI), o Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições, devido pelas Microempresas (ME) e Empresas de Pequeno Porte (EPP) sujeitas ao Simples Nacional (sistema de tributação simplificado). Nesta qualidade, os motoristas têm o dever de realizar a declaração anual do imposto de renda e fazer o pagamento em um único boleto mensal que reúne o recolhimento de tributos e contribuição social, que chegou a R\$ 61,00 no ano de 2021. Desse valor, R\$ 5,00 diz respeito ao Imposto Sobre Serviços municipal e o pagamento da Previdência Social corresponde a 5% do valor do salário mínimo (UOL, 2021b), mas a empresa não retém na fonte tais tributos.

De acordo com o estudo da Receita Federal intitulado “O Fenômeno da ‘Pejotização’ e a Motivação Tributária”, uma empresa supostamente tomadora de serviços – como plataformas digitais de transporte, em relação aos serviços dos motoristas e entregadores – acaba se desincumbindo de 31% dos encargos trabalhistas, tais como contribuição previdenciária patronal (20%), encargos do Sistema “S” e do proporcional Risco Ambiental do Trabalho (3%), depósito para o FGTS (8%), além dos demais direitos trabalhistas que deveriam ser assegurados, no momento em que decide não assinar a Carteira de Trabalho (Brasil, 2016).

Na América Latina, o cenário é idêntico: muitas horas de trabalho, com baixos salários, aproveitando-se de uma mão de obra migrante espremida por um desemprego crescente. Os dados acima coincidem com aqueles coletados para a região pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). De acordo com a pesquisa, 94% dos motoristas da Uber são do sexo masculino, com idade média de 38 anos, sendo que metade deles possui nível superior completo. O relatório aponta que 73% dos entrevistados tinham um trabalho em tempo integral anteriormente e que 60% do total nunca trabalhou antes no setor de transportes. Declaram que os ganhos por hora dos motoristas com a Uber – incluindo promoções, mas excluindo comissões – são pelo menos 3 vezes o salário mínimo por hora do país de origem do entrevistado, mas estes valores não deduzem, por exemplo, os altos custos de combustível, manutenção ou seguro. Um total de 60% pararia de dirigir se fosse oferecido salário em tempo integral com a mesma renda total. A pesquisa indica também que apenas 28% fazem uso de outras plataformas, ao passo que 2/3 dos pesquisados não contribui para nenhum sistema previdenciário. Somente 50% deles possui carro próprio. O estudo indica, ainda, que 76% dos entrevistados decidiram trabalhar pelo aplicativo para ter mais renda, 66% para ter mais flexibilidade de horários, e 63% para ser o próprio “patrão”. Dentre os trabalhadores pesquisados, 20% relataram insatisfação, mas quando questionados porque aceitariam outro emprego, informaram que assim o fariam para ganhar mais dinheiro e somente 38% planejam continuar dirigindo através da plataforma. Finalmente, o relatório aponta que 3/4 dos entrevistados estão endividados, sendo que a maioria vive em condições financeiras vulneráveis (Azuara; González; Keller, 2019, p. 24).

Na Colômbia, o documento *Encuesta del Observatorio Laboral de la Universidad del Rosario* entrevistou 318 entregadores do Rappi e verificou que 91,2% não estavam inscritos no regime de previdência social; nos últimos dois anos, 63,2% sofreram acidentes de trabalho e 66,7% contraíram doenças ocupacionais; desse total, 57% eram migrantes venezuelanos (PORTAFOLIO, 2020).

No Equador, Kruskaya Cordero e Carolina Daza (2020, p. 83-90) chamam a atenção para as consequências sobre a saúde das trabalhadoras digitais de plataformas de transporte: a inexistência de sanitários e pontos de apoio nesta modalidade de trabalho impede a realização de necessidades fisiológicas por motoristas do gênero feminino, o que, por sua vez, pode causar infecções urinárias e cistites, isto sem falar no desconforto e constrangimento causado nos períodos menstruais.

No Peru, pesquisa de campo feita por Alejandra Martinez (2020, p. 74) observou condições semelhantes: a abordagem encontrou um grupo de entregadores jovens que busca fugir do desemprego, grande parte dele migrante da Venezuela, identificando-se, porém, como empregados e não como parceiros, relatando muitos conflitos com empresas e clientes, mas sem direito ao contraditório. Os entregadores noticiam problemas quanto à saúde e segurança no trabalho, xenofobia e insegurança quanto à sua cidadania (Martinez, 2020, p. 76).

Como se observa, o direito a um meio ambiente saudável para os trabalhadores depende de condutas a serem tomadas pelas plataformas para ser implementado. Para Rocha, Porto e Alvarenga (2020, p. 74), há muitos fundamentos legais para que o trabalho uberizado seja protegido em matéria de segurança e saúde do trabalho, especialmente diante do cenário da pandemia. São eles o valor social do trabalho (art. 1º, IV, e art. 170, *caput*, CF), o trabalho como determinante e condicionante (art. 3º da Lei n. 8.080/90), o direito fundamental dos trabalhadores à redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança (art. 7º, incisos XXII e XXVIII, CF), a responsabilização objetiva do empregador por danos decorrentes de acidentes de trabalho e por colocar em risco fornecedores e consumidores (art. 927, parágrafo único, e art. 932, III, do Código Civil), a consagração do princípio da prevenção no direito ambiental que abrange o meio ambiente do trabalho (art. 200, VIII CF), a constatação de que a saúde é direito social de todos e dever do Estado (arts. 6º e 196 CRFB) e, ainda, o objetivo da política nacional em prevenir acidentes e danos à saúde que forem consequência do trabalho (Convenção n. 155 da OIT).

Mesmo com tantos subsídios legais para a implementação de um trabalho digno, as condições precárias de trabalho se perpetuam. Na Europa e América do Norte, a conjuntura é equivalente.

Em Portugal, Rafael Gouveia (2019, p. 28) entrevistou 15 motoristas de Uber e constatou que 10 deles trabalhavam em tempo integral para a plataforma, apenas 1 tinha vínculo formal de emprego externo, e a maioria laborava mais de 10 horas por dia.

Em pesquisa feita em Paris/França com 35 motoristas, mediante entrevistas semiestruturadas, também se identificou um perfil majoritariamente migrante do norte da África, laborando 6 dias por semana e mais de 10 horas/dia: diferentemente de outros lugares, os motoristas não estavam desempregados antes do vínculo com a Uber e apenas 20% usavam outros aplicativos paralelamente (Wentrup; Nakamura; Ström, 2019, p. 27).

No Canadá e Estados Unidos, dirigir um táxi está no topo da lista de maiores riscos de assassinato em pleno trabalho, com chances duas vezes superior ao segundo da lista: a categoria dos policiais (Slee, 2020, p. 120).

Além do risco de vida, os motoristas de aplicativo e entregadores de refeições podem estar pagando para trabalhar, até mesmo porque uma das características do precariado é a falta de conhecimento sobre autogestão financeira (Standing, 2020, p. 40). Não há diretrizes claras e transparentes que permitam aos trabalhadores uberizados saber qual será a remuneração pelas tarefas realizadas. Stephen Zoepf, Stella Chen, Paa Adu e Gonzalo Pozo (2018) realizaram um extenso estudo sobre a remuneração dos motoristas da Uber e Lyft, entrevistando 1.100 motoristas nos EUA, com foco nos custos e ganhos envolvidos para a realização dessa atividade. Os resultados mostram que o lucro médio do motorista é de US\$ 3,37/hora antes dos impostos e que 74% dos motoristas ganham menos que o salário mínimo em seu Estado. A pesquisa também revelou que 30% dos motoristas estão realmente perdendo dinheiro (Zoepf *et al.*, 2018, p. 18). Jim Stanford (2018), em pesquisa realizada com motoristas australianos da Uber, sugere que a receita líquida horária efetiva dos motoristas da Uber,

após dedução dos custos totais da operação do veículo e de outras despesas (\$14,62), é inferior à metade do salário mínimo médio especificado para taxistas e bem abaixo do salário mínimo legal nacional. Novas pesquisas podem avançar para identificar como a insegurança salarial de motoristas de aplicativo repercute na saúde mental destes trabalhadores.

Ao redor do mundo, a fragilidade e insegurança dos motoristas de app estão sendo destacadas por pesquisadores da sociologia, economia e direito do trabalho. Larga pesquisa feita pela OIT (2021b, p. 8), intitulada *Perspectivas Sociales y del Empleo en el Mundo*, com 12.000 trabalhadores de 100 países, indica que 90% dos trabalhadores de aplicativos gostariam de trabalhar mais, citando o trabalho insuficiente e baixos salários como motivos para isso. Em verdade, muitos já estavam trabalhando com sobrecarga: 40% dos entrevistados trabalhavam regularmente 7 dias/semana e 50% trabalharam por mais de 10 horas durante pelo menos um dia do mês anterior. Os baixos salários combinados com a necessidade de trabalhar resultam em trabalhadores gastando longas horas *on/line*. Segundo o estudo, as cargas horárias de trabalho são altas: 65 horas semanais para motoristas e 59 horas para entregadores (p. 7). A pesquisa confirma, ainda, a dependência econômica dos trabalhadores às plataformas:

Aproximadamente un tercio de los trabajadores de las plataformas digitales basadas en la web señalaron que su trabajo en la plataforma era su principal fuente de ingresos, una proporción que aumentaba en el caso de los países en desarrollo y de las mujeres (OIT, 2021b, p. 6).

Por sua vez, o relatório *Digital platforms and the world of work In G20 countries* (OIT, 2021a, p. 17) aponta que o ganho médio por hora nas plataformas de transporte de passageiros variou entre US\$ 1,10 (Índia) e US\$ 5,30 (México). Os ganhos médios dos trabalhadores em plataformas de transporte são superiores aos dos trabalhadores do mercado de trabalho tradicional em todos os países, com remunerações que variam entre 45% e 80% a mais do que no setor de taxis. Porém, a análise de tais rendimentos precisa de maior cuidado

quando comparada com o setor tradicional, tendo em vista que não há indicação se tais valores são auferidos antes ou depois das taxas cobradas pelas plataformas, nem se levam em conta gastos e custos diferenciados que taxistas e motoristas de aplicativo realizam. Ainda segundo a OIT, o gerenciamento algorítmico impede que os trabalhadores se beneficiem totalmente da liberdade e flexibilidade no que diz respeito a tempo, local e escolha da tarefa. A pressão e o controle sobre os obreiros têm se mostrado intensos: a OIT observa que a captura de tela tem sido utilizada para monitorar esse trabalho, bem como a necessidade de instalação prévia de *softwares* com esta finalidade (OIT, 2021a, p. 21).

Deve ser dito, ainda, que, apesar da legislação existente voltada para pessoas com deficiência (art. 93 da Lei nº 8.213/91) assegurar a contratação de trabalhadores com deficiência, empresas como Uber, Ifood ou 99 não têm políticas amplas voltadas para motoristas com deficiência que pretendam prestar serviços com acessibilidade. A única exceção diz respeito à possibilidade de motoristas com deficiência auditiva realizarem tal atividade (Uber, 2022). A esse problema, deve ser acrescida a baixa acessibilidade para passageiros deficientes (Slee, 2020, p. 120).

Um conjunto de violações de direitos humanos tem sido praticado, a despeito do que prevê o ordenamento jurídico nacional. O Decreto nº 9571/2018, que trata do dever de monitoramento dos direitos humanos também se aplica ao transporte de passageiros e entrega de refeições, pois práticas de assédio moral ou sexual, ou condutas de racismo, envolvendo motoristas e/ou passageiros podem estar sendo ignoradas pelas plataformas (G1, 2021). As violações de direitos humanos devem ser monitoradas pelas empresas por força dos artigos 4º e 5º do referido diploma legal, mas as empresas ocultam os casos encontrados e não dão satisfações sobre as medidas adotadas.

A degradação das condições de trabalho dos motoristas de aplicativo e entregadores de refeições é a outra face da tecnologia criada para reduzir os custos da operação convencional de transporte de

passageiros e *delivery* de comidas, com ampla externalização de custos sociais dessa atividade empresarial.

O universo digital aparenta estar imune à regulação estatal, como se fosse um espaço não governado do mundo (Zuboff, 2020, p. 125). Empresas do capitalismo de plataforma, até o momento, se escondem das instituições estatais e da sociedade atrás de um código-fonte e, sob a alegação de segredo industrial, não permitem sequer a perícia no algoritmo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com uma quebra de paradigmas que, além da disrupção tecnológica, é também jurídica, o capitalismo de plataforma parece estar associado à precarização do trabalho não apenas no Brasil, mas em todo o mundo.

Competiria ao Estado, nessa medida, fixar o marco institucional para minimizar os custos suportados pelos trabalhadores, exigindo a regulação trabalhista. Mesmo superando-se a antinomia entre fato e norma trabalhista para um correto enquadramento do contrato de trabalho dos trabalhadores plataformizados, há múltiplas violações ao direito brasileiro na dinâmica da uberização que não são restritas à esfera do direito do trabalho. Como constatado, a precarização pode ser visualizada especificamente em baixos salários, jornadas de trabalho em desconformidade com a legislação nacional, riscos de assaltos e acidentes de trânsito, e na falta de cobertura previdenciária em caso de infortúnios, todos esses fatores relacionados à saúde do trabalhador.

A precarização impulsionada pelo capitalismo de plataforma tem sido globalmente evidenciada. Fixar o caráter precário do trabalho uberizado é o primeiro passo para que se possa exigir mais civilidade das relações jurídicas típicas da plataformização do trabalho. Compreender tais fenômenos contemporâneos é peça-chave para que a sociedade possa demandar o cumprimento das leis perante as autori-

dades e, assim, aproximar o trabalho de motoristas e entregadores de aplicativos de patamares do trabalho decente.

REFERÊNCIAS

[ACIOLI, Natally]. Motorista por aplicativo denuncia racismo após negar pedido de manobra indevida de cliente na BA: “chamou de desgraçado preto”. **G1**, Salvador, 06 jul. 2021. G1. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2021/07/06/motorista-por-aplicativo-denuncia-racismo-apos-negar-pedido-de-manobra-indevida-de-cliente-na-ba-chamou-de-preto-desgracado.ghml>. Acesso em 31 jun. 2021.

ALVES, E. T. **Parassubordinação e uberização do trabalho**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

ASSOCIAÇÃO DE MOBILIDADE E TECNOLOGIA. Comitê de Políticas Públicas. **A Nova Mobilidade no Brasil**. [São Paulo: AMOBITEC], 2021. Disponível em: <https://amobitec.org/wp-content/uploads/2021/09/A-Nova-Mobilidade-no-Brasil-AMOBITEC.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2022.

ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho?**: ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 15. ed. São Paulo: Cortez, 2011.

AZUARA, O.; GONZÁLEZ, S.; KELLER, L. **Who drives on ride-hailing platforms in Latin America?**: a profile of uber drivers in Brazil, Chile, Colombia and Mexico. [Washington, DC: BID, 2019]. (Nota técnica do BID, 1779). Disponível em: https://publications.iadb.org/publications/english/viewer/Who_Uses_Ride-Hailing_Platforms_to_Drive_in_Latin_America_A_Profile_of_Uber_Drivers_in_Brazil_Chile_Colombia_and_Mexico_en.pdf. Acesso em: 14 ago. 2022.

BRASIL. Decreto nº 1.254, de 29 de setembro de 1994. Promulga a Convenção n. 155, da Organização Internacional do Trabalho, sobre Segurança e Saúde dos Trabalhadores e o Meio Ambiente de Trabalho. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 14819, 30 set. 1994. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D1254.htm. Acesso em: 10 jun. 2022.

BRASIL. Decreto nº 9.571, de 21 de novembro de 2018. Estabelece as Diretrizes Nacionais sobre Empresas e Direitos Humanos. **Diário Oficial da União**: seção 1, ano 155, n. 224, Brasília, DF, p. 1, 22 nov. 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/decreto/D9571.htm. Acesso em: 17 maio 2021.

BRASIL. Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, ano 129, n. 142, Brasília, DF, p. 14809, 25 jul. 1991. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm. Acesso em: 10 jun. 2022.

BRASIL. Lei nº 9.279, de 14 de maio de 1996. Regula direitos e obrigações relativos à propriedade industrial. **Diário Oficial da União**: seção 1, ano 134, Brasília, DF, p. 8353, 15 maio. 1996. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9279.htm. Acesso em: 17 maio 2021.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, ano 149, n. 3, Brasília, DF, p. 1, 4 jan. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 17 maio 2021.

BRASIL. Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**:

seção 1, ano 152, n. 41, Brasília, DF, p. 1, 3 mar. 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm. Acesso em: 17 maio 2021.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Comitê Gestor do Simples Nacional. Resolução CGSN nº 140, de 22 de maio de 2018b. Dispõe sobre o regime especial unificado de arrecadação de tributos e contribuições devidos pelas microempresas e empresas de pequeno porte (Simples Nacional). **Diário Oficial da União**: Seção 1, Brasília, DF, 24 maio 2018. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=92278>. Acesso em: 11 jul. 2021.

BRASIL. Receita Federal. **O fenômeno da “pejotização” e a motivação tributária**. Brasília: [RFB], 2016. 9 p. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/estudos/outros-estudos/o-fenomeno-da-pejotizacao-e-a-motivacao-tributaria-2016#:~:text=Sobre%20a%20%E2%80%9Cpejotiza%C3%A7%C3%A3o%E2%80%9D,-3.&text=A%20chamada%20pejotiza%C3%A7%C3%A3o%20vem%20transformando,os%20profissionais%20prestadores%20de%20servi%C3%A7os>. Acesso em 10 jun. 2022.

CALDAS, J. **A economia compartilhada e a uberização do trabalho: utopias do nosso tempo?** [recurso eletrônico]. Porto Alegre : Editora Fi, 2020.

CARELLI, R. L. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, A. C. R. P.; RODRIGUES, B. A.; CHAVES JÚNIOR, J. E. R (coords.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017. p. 130-146.

CHAVES, A. B. P. Da planta taylorista/fordista ao capitalismo de plataforma: as engrenagens da exploração do trabalho. **Research, Society and Development**, São Paulo, v. 9, n. 6, p. 1-15, abr. 2020. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/3473/3605>. Acesso em: 16 maio 2021.

COMISSÃO EUROPEIA. Direção-Geral de Emprego, Assuntos Sociais e Inclusão. **Transformation of labour and future of labour law in**

Europe: final report. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1999. 95 p.

CORDERO, K. H.; DAZA, C. S. A modo de introducción. In: CORDERO, K. H.; DAZA, C. S (Ed.). **Precarización laboral en plataformas digitales:** una lectura desde América Latina. Quito: Friedrich-Ebert-Stiftung Ecuador FES-ILDIS, 2020. p. 13-20.

DATAFOLHA. **Futuro do Trabalho:** motoristas e entregadores. [2021]. Disponível em: <https://uber.app.box.com/v/745271-datafolha>. Acesso em 29.12.2021.

DUARTE, F. C. P.; GUERRA, A. Plataformização e trabalho algorítmico: contribuições dos estudos de plataforma para o fenômeno da uberização. **Revista Eptic**, Aracaju, v. 22, n. 2, p. 38-55, maio/ago. 2019. Disponível em: <https://seer.ufs.br/index.php/eptic/article/view/12129/1>. Acesso em: 17 maio 2021.

FILGUEIRAS, V. A.; ANTUNES, R. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38901/pdf>. Acesso em: 16 maio 2021.

FRANCO FILHO, G. S. Uberização e trabalho autônomo. **Revista LTr**, São Paulo, v. 83, n. 10, out. 2019. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12178/168670>. Acesso em: 16 maio 2021.

GOUVEIA, R. F. **A gestão dos recursos humanos na uberização:** o caso da Uber em Portugal. 2018. Dissertação (Mestrado em Economia Política) – Escola de Ciências Sociais e Humanas, Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa, 2018. Disponível em: https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/17136/1/master_rafael_freitas_gouveia.pdf. Acesso em: 21 jan. 2021.

HAN, B. **Psicopolítica:** O neoliberalismo e as novas técnicas de poder. Tradução: Maurício Liesen. 7.ed. Belo Horizonte: Editora Âiné, 2020.

KALIL, R. B. **Capitalismo de plataforma e direito do trabalho: crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos**. 2019. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2138/tde-07082020-133545/publico/5183780_Tese_Parcial.pdf. Acesso em: 17 maio 2021.

LAPA, R. S. O trabalho em plataformas digitais e a pandemia da Covid-19: análise dos dados da Pnad Covid-19/IBGE. **Boletim Mercado de Trabalho**, n. 71, p. 1-17, 2021.

LEME, A. C. R. P. **Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber**. São Paulo: LTr, 2019.

[LEMOS, M.]. Bolos, marmitas e artesanato. **UOL**, Rio de Janeiro, nov. 2021b. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/reportagens-especiais/bicos-trabalho-informal-bolos-marmitas/>. Acesso em: 12 jun. 2022.

MARTINEZ, A. D. Capitalismo de plataformas: mi jefe es una App. **Espiral**, Lima, v. 2, n. 3, p. 123-131, ago. 2020. Disponível em: <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/espiral/article/view/18452/15692>. Acesso em: 17 maio 2021.

MORAES, R. B. S.; OLIVEIRA, M. A. G.; ACCORSI, A. uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, v. 6, n. 3, p. 647-681, dez. 2019. Disponível em: <https://rbeo.emnuvens.com.br/rbeo/article/view/216/pdf>. Acesso em: 22 maio 2021.

OLIVEIRA, M. C. S.; COSTA, J. B.; ASSIS, A. K. B. Os motoristas da plataforma Uber: fatos, julgados e crítica. **Revista Estudos Institucionais**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 3, p. 1269-1288, set./dez. 2020. Disponível em: <https://www.estudosinstitucionais.com/REI/article/view/493/650>. Acesso em: 29 maio 2021.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **As plataformas digitais e o futuro do trabalho: promover o trabalho digno no mundo digital**. Genebra: [OIT], 2020.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Digital platforms and the world of work in G20 countries: status and policy action.** Genebra: [OIT], 2021a.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Perspectivas sociales y del empleo em el mundo: el papel de las plataformas digitales em la transformacion del mundo del trabajo.** Genebra: [OIT], 2021b.

RECONOCEM vínculo laboral entre picker y plataforma digital. **Portafolio**, [Bogotá], 29 set. 2020. Empresas. Disponível em https://www.portafolio.co/negocios/empresas/reconocen-vinculo-laboral-entre-domiciliario-y-plataforma-digital-545135?utm_medium=Social&utm_source=Facebook#Echobox=1601410344. Acesso em: 10 jun. 2021.

ROCHA, C. J.; PORTO, L. V.; ALVARENGA, R. Z. As revoluções industriais e o meio ambiente do trabalho: reflexões, análises, comparações e os fundamentos do direito do trabalho. In: ROCHA, C. J.; PORTO, L. V. (orgs.). **O mundo do trabalho e a 4ª Revolução Industrial: homenagem ao Professor Márcio Túlio Viana.** São Paulo: Tirant lo Blanch, 2020.

SALÁRIO mínimo em março deveria ser de R\$ 5.315, calcula Dieese. **UOL**, [São Paulo], 8 abr. 2021a. Economia. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2021/04/08/salario-minimo-em-marco-deveria-ser-de-r-5315-calcula-dieese.htm>. Acesso em: 29 mai. 2021.

SAMUEL, P. A. C. Breve análise sobre a uberização da relação de trabalho dos motoristas por aplicativo. **Revista Fórum Justiça do Trabalho**, Belo Horizonte, v. 36, n. 429, p. 45-59, set. 2019.

SCAPINI, E. Z. Uberização: uma nova forma de controle e de subordinação. **Revista Contraponto**, Porto Alegre, v. 7, n. 2, p. 193-216, set. 2020. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/contraponto/article/view/108812/59035>. Acesso em: 21 jan. 2021.

SCHMIDT, F. A. **Digital labour markets in the platform economy: mapping the political challenges of crowd work and gig work.** Bonn: Division for Economic and Social Policy, 2017. Disponível em: <https://library.fes.de/pdf-files/wiso/13164.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2023.

SLEE, T. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução: João Peres; notas de edição Tadeu Breda, João Peres. São Paulo : Editora Elefante, 2020.

SRNICEK, N. **Capitalismo de plataformas**. Tradução: Aldo Giacometti. 1. ed. 1. reimp. Buenos Aires: Caja Negra, 2018.

STANDING, G. **O precariado**: a nova classe perigosa. Tradução: Cristina Antunes. 1. ed. 6. reimp. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2020 (Invenções Democráticas, v. 4).

STANFORD, J. **Subsidising billionaires simulating the net incomes of UberX drivers in Australia**. Canberra: The Australia Institute – Centre for Future Work, 2018.

STEFANO, V. D. **The rise of the “just-in-time workforce”**: on-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”. Geneva: ILO, 2016.

SUNDARARAJAN, A. **The sharing economy**: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 2016.

UBER. **Fatos e Dados sobre a Uber**. 27 de agosto de 2020. Escrito por Equipe Uber. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/>. Acesso em: 16 maio 2020a.

UBER. **Acessibilidade ao usar a Uber**. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/about/accessibility/#:~:text=A%20funcionalidade%20de%20chamar%20um,orientados%20a%20enviar%20uma%20mensagem>. Acesso em: 12 jun. 2022.

WENTRUP, R.; NAKAMURA, R. H.; STRÖM, P. Uberization in Paris: the issue of trust between a digital platform and digital workers. **Critical perspectives on international business**, Gotemburgo, v. 15, n. 1, p. 20-41, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1108/cpoib-03-2018-0033>. Acesso em: 17 maio 2021.

ZOEPPF, S. et al. **The economics of ride hailing**: driver revenue, expenses and taxes. Cambridge: MIT, 2018.

ZUBOFF, S. **A era do capitalismo de vigilância:** a luta por um futuro humano na nova fronteira do poder. Tradução: George Schelesinger. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2020.