



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO, ATUÁRIA E
CONTABILIDADE
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ECONOMIA

FRANCISCO MÁRCIO DE SOUSA RODRIGUES

A INFORMALIDADE DO TRABALHO NO BRASIL, UMA ANÁLISE DA
PLATAFORMA UBER.

FORTALEZA

2024

FRANCISCO MÁRCIO DE SOUSA RODRIGUES

**A INFORMALIDADE DO TRABALHO NO BRASIL, UMA ANÁLISE DA
PLATAFORMA UBER.**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso de Graduação em Economia do Departamento de Economia da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Economia.

Orientadora: Profa. Dra. Jhéssica Luara Alves de Lima

FORTALEZA

2024

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Sistema de Bibliotecas
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

R613i Rodrigues, Francisco Márcio de Sousa Rodrigues.
A informalidade do trabalho no Brasil, uma análise da plataforma Uber / Francisco Márcio de Sousa Rodrigues Rodrigues. – 2024.
53 f.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Economia, Administração, Atuária e Contabilidade, Curso de Ciências Econômicas, Fortaleza, 2024.
Orientação: Profª. Dra. Jhêssica Luara Alves de Lima.

1. Uberização . 2. Precarização do Trabalho. 3. impactos Legais e Econômicos. I. Título.

CDD 330

FRANCISCO MÁRCIO DE SOUSA RODRIGUES

A INFORMALIDADE DO TRABALHO NO BRASIL, UMA ANÁLISE DA
PLATAFORMA UBER.

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao
Curso de Graduação em Economia do
Departamento de Economia da Universidade
Federal do Ceará, como requisito parcial à
obtenção do grau de Bacharel em Economia.

Aprovado em:

Profa. Dra. Jhébica Luara Alves de Lima (Orientadora)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Rafael Vieira de Alencar (Membro Interno)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Evânio Mascarenhas Paulo (Membro Externo)
Universidade Federal de Roraima (UFRR)

Dedico esta obra à pessoa mais especial da minha vida, o maior exemplo de ser humano com quem tive contato nessa terra: Dona Neli Soares De Sousa Rodrigues, minha falecida Mãe, que nunca escondeu seu sentimento de orgulho pelas minhas conquistas, minha maior torcedora, por quem serei grato aqui e na eternidade.

Aos amigos Hebert Pinheiro e Alex Alan, com os quais firmei uma grande parceria durante o curso e nessa coadjuvação me auxiliaram por diversas vezes. Deixo aqui minha mais elevada estima por vocês.

“UM CORDÃO DE TRÊS DOBRAS NÃO SE ROMPE COM FACILIDADE”
Eclesiastes 4:12

AGRADECIMENTOS

Quero externar minha gratidão à minha companheira e amiga, Maria Suely dos Santos, pelas inúmeras vezes que me motivou a concluir essa graduação, seu apoio moral foi de extrema importância para mim, principalmente nessa reta final, onde vários problemas me impediam de progredir rumo à conclusão do curso.

À minha orientadora, Profa. Dra. Jhécica Luara Alves de Lima, pela disponibilidade, empenho, paciência e principalmente por ter aceitado me conduzir nesse projeto desafiador.

Ao Prof. Dr. Rafael Vieira de Alencar, membro da banca, por ter me ajudado a dar o ponta pé inicial, me assessorando na escolha do tema e ao também membro da banca, Prof. Dr. Evânio Mascarenhas Paulo por aceitar o nosso convite para compor essa conceituada banca.

E olhei eu para todas as obras que fizeram as minhas mãos, como também para o trabalho que eu, trabalhando, tinha feito, e eis que tudo era vaidade e aflição de espírito, e que proveito nenhum havia debaixo do sol.

(Eclesiastes 2:11)

RESUMO

Diante de tantas mudanças nas configurações do trabalho e sua precarização nos tempos modernos, a pesquisa em apreço aborda o tema informalidade, utilizando como base de apoio a descrição da uberização e o advento da era digital, demonstrando a relação existente entre estes com o aumento da informalidade no Brasil, avaliando seus impactos legais e econômicos. O objetivo da pesquisa foi examinar a precarização do trabalho plataformizado, explorando o principal modelo existente sobre essa temática, a interface digital Uber. A metodologia utilizada neste trabalho se deu através de uma pesquisa bibliográfica, utilizando-se o método de revisão de literatura com abordagem qualiquantitativa sobre o fenômeno da uberização e seu *modus operandi* no contexto laboral da atualidade, bem como de pesquisa documental sobre o trabalho informal a partir de dados extraídos do sítio eletrônico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Como resultados, verificou-se que a uberização contribui significativamente para o aumento da informalidade e precarização das relações trabalhistas no Brasil. Também constatou-se que a flexibilidade e os ganhos imediatos são os principais atrativos para os motoristas, mas à custa de direitos trabalhistas e proteção social. Além disso, o perfil dos trabalhadores mostra uma predominância de pessoas de baixa escolaridade e pertencentes a grupos raciais historicamente marginalizados. Esses fatores reforçam a necessidade urgente de regulamentação e proteção desses trabalhadores no contexto da economia digital. A pesquisa constatou que embora esse modelo de trabalho pareça ser atraente, ele perpetua desigualdades, especialmente entre grupos já marginalizados. Nesse sentido, a conclusão aponta para a necessidade de regulamentação das plataformas digitais, a fim de garantir maior proteção e direitos aos trabalhadores, equilibrando inovação tecnológica com justiça social.

Palavras-chaves: Uberização. Precarização do Trabalho. Impactos Legais e Econômicos.

ABSTRACT

In view of so many changes in work configurations and their precariousness in modern times, the research in question addresses the topic of informality, using as a basis the description of uberization and the advent of the digital age, demonstrating the relationship between these with the increase in informality in Brazil, evaluating its legal and economic impacts. The objective of the research was to examine the precariousness of platform work, exploring the main existing model on this topic, the Uber digital interface. The methodology used in this work was through a bibliographic research, using the literature review method with a qualitative-quantitative approach on the phenomenon of uberization and its modus operandi in the current labor context, as well as documentary research on informal work based on data extracted from the website of the Brazilian Institute of Geography and Statistics. As a result, it was found that uberization contributes significantly to the increase in informality and precariousness of labor relations in Brazil. It was also found that flexibility and immediate earnings are the main attractions for drivers, but at the expense of labor rights and social protection. In addition, the profile of workers shows a predominance of people with low education levels and belonging to historically marginalized racial groups. These factors reinforce the urgent need for regulation and protection of these workers in the context of the digital economy. The research found that although this work model seems to be attractive, it perpetuates inequalities, especially among already marginalized groups. In this sense, the conclusion points to the need for regulation of digital platforms in order to guarantee greater protection and rights for workers, balancing technological innovation with social justice.

Keywords: Uberization. Job Insecurity. Legal and Economic Impacts.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Taxa de desocupação no Brasil e nas grandes regiões, 4º trimestre de 2023

Figura 2 - Demonstrativo da exclusividade ou não do trabalho com plataformas

Figura 3 - Demonstrativo do sexo dos entrevistados

Figura 4 - Demonstrativo sobre a escolaridade dos trabalhadores

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Taxa de desocupação, por UF, frente ao trimestre anterior (%) - 2º trimestre de 2023

Tabela 2 - Taxa de informalidade da população ocupada, por UFs (%) - 1º trimestre de 2023

LISTA DE SIGLAS

AL	Alagoas
AMOBITEC	Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia
AP	Amapá
CEBRAP	Centro Brasileiro de Análise e Planejamento
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
OIT	Organização Internacional do Trabalho
PA	Pará
PB	Paraíba
PE	Pernambuco
PI	Piauí
PIB	Produto Interno Bruto
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio
STF	Supremo Tribunal Federal
TICs	Tecnologias da Informação e Telecomunicação

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	13
2 A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NO BRASIL.....	16
2.1 Histórico da precarização do trabalho no Brasil.....	16
2.2 IBGE e a precarização do trabalho no Brasil.....	21
2.3 A Era digital e as mudanças de configuração no trabalho.....	25
3 PLATAFORMA UBER, ASPECTOS LEGAIS E REGULATÓRIOS.....	28
3.1 Questões legais.....	29
3.2 Impactos na economia.....	34
4 ANÁLISE SOBRE O FENÔMENO DA UBERIZAÇÃO NO BRASIL.....	37
4.1 O perfil dos trabalhadores da Uber.....	37
4.2 Perspectivas para avanços da Uberização a partir da luta pela regulamentação..	40
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	46
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	48

1 INTRODUÇÃO

O trabalho informal no Brasil nunca foi tão pautado em livros e artigos como na última década. Pesquisas do IBGE, como as expostas neste trabalho, mostram como essas atividades vem crescendo. Por esse motivo, o autor da presente obra optou em destacar o trabalho realizado por motoristas de aplicativos, em especial o de profissionais da empresa tecnológica Uber. Essa escolha foi feita em decorrência do crescimento explícito dessa categoria e pelo embasamento empírico vivenciado pelo autor, tendo em vista que essa seja a maior categoria atuante na informalidade atualmente. Assim sendo, pretende-se aqui analisar de forma crítica a precarização do trabalho existente nas plataformas digitais, especificamente na relação de trabalho entre a Uber e seus “colaboradores”.

Com o surgimento da uberização, que passou a ser um marco na era digital, algumas conquistas relativas aos direitos trabalhistas foram depreciadas e essa problemática tem gerado um amplo debate mundial que divide opiniões quanto ao rumo que vai tomando a vida dos trabalhadores diante do progresso tecnológico, considerando que por outro lado essa evolução da tecnologia trouxe uma regressão no que tange a obtenção de direitos aos trabalhadores, principalmente no Brasil, cuja história da classe proletária é marcada por lutas que parecem sem fim. Contudo, é de suma importância a manutenção desses embates para que não haja a perda e nem o desrespeito aos direitos já adquiridos constitucionalmente, já que a legislação brasileira garante que um dos fundamentos da República Federativa do Brasil é o incentivo aos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa e referente aos objetivos fundamentais, tem-se a garantia do desenvolvimento nacional e a erradicação da pobreza e da marginalização, assim como a redução das desigualdades sociais e regionais (Brasil, 1988).

Quanto aos direitos sociais, encontramos no rol exemplificativo um dos principais direitos que é o direito ao trabalho (Brasil, 1988). Nessa linha, verifica-se que o trabalho se constitui como o principal instrumento para erradicar a pobreza e as desigualdades sociais, sem ele é impossível garantir o desenvolvimento de qualquer nação.

Na Constituição da República Federativa do Brasil, em seu artigo 7º, são explanados os direitos dos trabalhadores urbanos, rurais e dos empregados domésticos, os quais devem ser respeitados e assegurados pelo Estado e pela sociedade.

Todos esses direitos e garantias foram conquistados a partir de lutas coletivas ao longo de séculos. É importante destacar que o surgimento da legislação trabalhista não ocorreu durante a década de 1930 ou em 1943, com a promulgação da Consolidação das Leis do

Trabalho (CLT), pois antes da chegada de Getúlio Vargas ao poder já haviam normas regulamentadoras das relações trabalhistas, entretanto, estas eram esparsas, assistemáticas e sem a eficácia de uma legislação nacional (Kamada; Taveira, 2015). Em que pese antes da década de 1930 predominasse a concepção liberal, ocorriam diversas intervenções por parte do Estado, ainda que setoriais (Kamada; Taveira, 2015), o que se comprova pela leitura do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 que aprovou a CLT, o qual determinou no parágrafo único do artigo 1º que “Continuam em vigor as disposições legais transitórias ou de emergência, bem como as que não tenham aplicação em todo o território nacional.” (Brasil, 1943).

Portanto, este trabalho tem como objetivo principal, investigar as causas do aumento da informalidade do trabalho no Brasil, mostrando que atualmente a empresa Uber, uma das pioneiras na aplicação da economia compartilhada na utilização de transporte privado, por meio de aplicativos, é a *startup* que mais “colabora” com a inserção de trabalhadores no setor informal. A pesquisa busca também designar a relevância da Uber na precarização das relações trabalhistas, divagando pelo histórico dessa precarização, averiguando sua relação com a era digital e seu avanço científico, através de uma pesquisa exploratória, cuja metodologia de pesquisa utilizada foi a de revisão de literaturas, pertinentes ao assunto. Contudo, o trabalho pretende responder a seguinte pergunta: quais são os motivos que levam os trabalhadores a migrarem de trabalhos regulados por leis específicas e protegidos pela CLT, para profissões informais e sem garantias?

A informalidade laboral no Brasil não é um problema atual, a verdade é que ela estar presente na história do trabalho do país desde os primórdios, compondo o que chamamos de precarização do trabalho, tendo em vista que essa precarização é caracterizada segundo Araújo (2017), pela falta de proteção da lei, flexibilidade nos contratos trabalhistas e instabilidade do emprego.

Foi por constatar o crescimento da informalidade noticiado em sítios eletrônicos e jornais e por observar o notório crescimento do trabalho por meio de plataformas digitais que trouxe consigo o declínio da classe trabalhadora no tocante a supressão dos direitos adquiridos, que o autor desse trabalho decidiu discorrer sobre as questões elencadas acima, objetivando de um modo geral nessa pesquisa a análise da precarização do trabalho plataformizado, explorando o principal modelo existente sobre essa temática, a interface digital Uber. Os objetivos específicos dessa pesquisa são os de analisar o fenômeno da precarização do trabalho no Brasil, a partir dos principais fatores e acontecimento que contribuíram para esse cenário; estudar a plataforma Uber, investigando as questões legais envolvidas e os efeitos dessa

tecnologia para a economia do país e realizar uma análise documental sobre o fenômeno da uberização no Brasil, examinando o perfil dos trabalhadores da Uber, suas condições de trabalho, assim como os desafios enfrentados para a consecução de avanços desse novo modelo laboral.

A metodologia escolhida para elucidar os objetivos citados nesta obra foi a descritiva, utilizando-se de uma abordagem de cunho quali-quantitativa, pois além da revisão de literatura feita em artigos científicos, livros e revistas pesquisados em ferramentas como o google acadêmico e plataformas de pesquisas como a Capes, o autor dispôs de pesquisas estatísticas atinentes ao assunto, como as dispostas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O presente trabalho foi elaborado em três capítulos: o primeiro capítulo versa sobre a precarização do trabalho no Brasil, abordando o histórico dessa ocorrência no país, para isso utilizou-se de dados de pesquisas do IBGE que corroboram com a investigação sobre o trabalho precarizado, apresentando dados sobre a informalidade trabalhista. Ainda no primeiro capítulo, a pesquisa expõe as mudanças de configurações no trabalho a partir do surgimento da era digital. O segundo capítulo, por sua vez, trata da continuidade ao esquadramento da informalidade, discorrendo sobre a plataforma de mobilidade Uber, desenvolvendo seus aspectos legais e regulatórios, assim como seus impactos na economia. E no terceiro capítulo, por fim, é feita uma análise empírica sobre o fenômeno da uberização no Brasil perscrutando o perfil dos trabalhadores da Uber e dissertando sobre as perspectivas para o avanço da uberização, tendo em vista a luta pela regulamentação.

2 A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NO BRASIL

Este capítulo, explica a precarização do trabalho no Brasil, deambulando pela sua origem até a atualidade, mostrando através de dados amostrais como vem crescendo o número de trabalhadores informais nos últimos anos. Todavia, julgou-se necessário ao redigir sobre o tema na modernidade, discorrer sobre a precarização, formulando a respeito da era digital e das mudanças ocorridas no trabalho durante esse processo histórico que vai se perpetuando como se não tivesse um fim, devido ao frenético avanço tecnológico.

2.1 Histórico da precarização do trabalho no Brasil

Antes de falar sobre a precarização do trabalho, é importante fazer uma prévia sobre a informalidade laboral no Brasil, tendo em mente que a história da precarização trabalhista remonta a origem do trabalho, que por sua vez estar relacionado com a abolição da escravidão, fato histórico que marcou a fundação do Mercado de trabalho no país. Nas linhas que seguem ver-se-á que o trabalho, desde sua origem, já nasceu de forma precária, tendo em vista que o mercado não tinha como comportar todos os imigrantes e escravos livres e levando em consideração também os baixos salários ofertados aos operários.

A ocorrência de algumas mudanças de caráter político e econômico aqui no Brasil no século XIX, como a mudança de status de colônia para reino integrado ao Reino de Portugal e Algarves, a vinda da família real para o país e a escolha da cidade do Rio de Janeiro para sediar a capital, foram essenciais para o desenvolvimento econômico do país, tendo em vista a expansão do comércio, o crescimento das atividades artesanais, o aumento de unidades manufatureiras, dentre outros. Até metade desse referido século a maior parte da força de trabalho era composta por escravos, a outra parte era constituída por trabalhadores livres ou libertos e por imigrantes que em sua maioria eram também portugueses; os principais serviços realizados por esses agentes eram voltados para o artesanato, agricultura, cozinha, vendedores, carregadores e determinados serviços industriais, dentre outros (Theodoro, 2008, p.16-18).

Ainda segundo Theodoro (2008), bem antes da abolição da escravidão, cerca de 30 (trinta) anos antes já transcorria a recolocação do trabalho escravo pela mão de obra de imigrantes no país; fato que provavelmente, tenha relação com o fim do tráfico negreiro, instituído pela Lei Eusébio de Queiroz que passou a valer em 1850. Poucos anos antes do fim da escravidão a porcentagem de escravos chegou a ser de 16% da parcela da população, esse dado citado na obra de Theodoro é referente ao ano de 1874, ressaltando que essa porcentagem estava acima de 50% no início do século XIX; a partir de então temos uma nova composição

da força proletária. Depois que a produção do café passou a ser manipulada em sua maior parte pela mão de obra imigrante, uma parcela de escravos libertos passa a se dedicar à economia de subsistência, e a pequenos serviços urbanos, na companhia de homens livres que já se dedicavam a essas atividades. Desse modo, nasce o mercado de trabalho, ou como convém dizer, a ascensão do trabalho livre, com a entrada paulatina dessa massa trabalhadora em atividades mal remuneradas, dando origem no Brasil ao que em décadas posteriores seria denominado de “setor informal” (Theodoro, 2008).

Vale ressaltar que essa descrição da história do trabalho citada à cima, cujo ponto principal é a transição da escravidão para o trabalho livre, nunca deixará de ser vista positivamente como um avanço econômico e sobretudo como um marco da evolução social brasileira, porém toda análise feita nesta seção seguirá apontando os fatos que depreciam o trabalho e seus colaboradores, como por exemplo a informalidade e as consequências negativas da era digital, tendo como enfoque a precarização das relações trabalhistas.

Não é tão simples conceituar a informalidade, vários autores divergem quanto a sua definição, por esse motivo se faz necessário a realização de uma investigação a respeito desse estudo na tentativa de uma aproximação literária fidedigna do que seja a informalidade.

O termo “setor informal” desde seu surgimento na década de 1970 traz consigo controvérsias quanto a sua interpretação, gerando uma certa incompreensibilidade no delineamento desse evento, porém esse termo, adotado pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), vem sendo utilizado com o propósito de retratar a difícil realidade do mercado de trabalho no mundo, assim como, particularmente, no Brasil. A precarização do trabalho, a centralidade, marginalidade e a uberização são recursos que dão contornos ao intrincamento existente nesse fenômeno (Marques *et al.*, 2018).

O debate existente a respeito do conceito de informalidade faz parte de uma polêmica de natureza efêmera, o que torna a definição desse termo na aplicação ao trabalho cada vez mais difícil de se explicar. Na tentativa de esclarecer seu significado pode-se defini-la como a negação ao que seja considerado formal. Em suma, a informalidade engloba toda forma de trabalho não regida convenientemente em marcos regulatórios e por tanto, trabalhador informal é o não assistido por contrato legal (Silva, 2018, p.01).

A informalidade no mercado de trabalho brasileiro projetou um panorama obscuro, caracterizado predominantemente por trabalhadores que atuam sem registros e de empresas que agem longe de regulamentações impostas pelo estado.

Segundo a Fundação Perseu Abramo (2021), em seu artigo “Trajetórias da Informalidade no Brasil Contemporâneo”, a globalização e o neoliberalismo são os principais determinantes,

dentre outros, que modelam a informalidade trabalhista, alterando a estrutura do mercado de trabalho de modo a gerarem impactos significantes na economia, assim como desigualdades pelo fato de suas consequências afetarem de forma discrepante as classes sociais (Fundação Perseu Abramo, 2021).

Segundo Cacciamali (2000), o termo informal remete-se à diligência de um processo de mudanças estruturais na sociedade e na economia que influi no redirecionamento das relações produtivas, das formas de inserção dos trabalhadores na produção dos processos de trabalho e de instituições, conhecido como processo de informalidade.

Ainda falando em mudança social do trabalho, atrelado à origem da informalidade, pode-se dizer que o principal marco histórico foi a Abolição da Escravatura; pois, como já visto, esse fato dar origem ao mercado de trabalho, assim como ao nascimento da informalidade do trabalho no Brasil. Mais adiante, um processo marcado pelo avanço tecnológico conhecido como Revolução Industrial, trouxe consigo a automatização de métodos produtivos, o que elevou o índice de desemprego, provocado pela substituição do homem pela máquina. Esses tópicos de cunho histórico, juntamente com a globalização, expandiram a informalidade, precarizando substancialmente o trabalho no país.

Citando de forma cronológica a trajetória desse fato, pois a Revolução Industrial no mundo eclodiu no período compreendido entre 1760 e 1850, enquanto isso o Brasil vivia sob o regime de escravidão, desenvolvendo sua revolução industrial só então de 1930 a 1956, período posterior à abolição da escravatura que ocorreu em 13 de maio de 1888.

Segundo Bettiol (2009), o setor informal é sempre visto sob o prisma negativo na maioria das análises econômicas por estar situado à margem do processo e não ser parte central da dinâmica capitalista.

Todo o exposto até aqui trata da precarização do trabalho, cujas principais características são: a desregulamentação e a perda de direitos de ordens trabalhistas. Mostrou-se até o presente momento a forte ligação desse processo com o desenvolvimento da informalidade, contudo podemos pontuar a Globalização como o fator mais significativo na sucessão de fatos que especificam esse evento.

Após a Segunda Guerra Mundial, a sociedade passou a crer que com o avanço da ciência e com o progresso tecnológico, que trouxe consigo invenções significativas como a de máquinas inteligentes, o trabalho passaria a ser mais confortável e os trabalhadores sofreriam menos com o desgaste em trabalhos que até então eram alienantes, perigosos e insalubres; acreditava-se acima de tudo que no mundo digital o trabalho teria menos riscos e não sofreria tanto com suas imprecisões. Se por um lado as tecnologias trouxeram praticidade e conforto ao cotidiano, por

outro, contribuíram com a precarização do trabalho impulsionando o desemprego e aumentando o grau de monitoramento sobre o trabalhador. Esse período pós-guerra assinalado pela globalização propagou uma economia de freelancer, conhecida como “Gig Economy”, ou “Economia de Bicos”, que por intermédio da utilização das novas tecnologias, fez com que os trabalhadores assumissem as responsabilidades que antes eram atribuídas aos patrões, passando a eles uma falsa noção de empreendedorismo os distanciando dos direitos e garantias existentes. (Landy, 2022)

A verdade era que o mundo do trabalho entrava numa nova fase que se expandiria por toda face do globo terrestre e dessa feita, mais tarde chegaria também no Brasil. Tratava-se da era digital, era o momento do avanço tecnológico e da digitalização do trabalho; uma nova classe de trabalhadores ressurgente foi batizada de “precariado”; esse termo seria uma junção de “precário” com a palavra “proletariado” e define uma classe de pessoas que vivem de forma precária, ou seja, sem expectativas ou proteção, a qual nasceu com o fortalecimento do capitalismo neoliberal.

Segundo Pinheiro *et al.* (2020) o neoliberalismo fincado no Brasil na década de 1990 transformou o mecanismo econômico brasileiro. Nessa época as grandes conquistas da constituição de 1988 sofreram fortes ameaças, devido a mudança de postura do Estado diante das novas demandas da classe trabalhadora. Contudo, o modelo de produção capitalista moderno acentuou a precarização do trabalho, tornando-a palco de discussão sobre a atual conjuntura de trabalho, onde o trabalhador na condição de mercadorias que antes estava inserido na subsunção formal, período manufatureiro que ocorre antes da industrialização do trabalho; agora se enquadrava na subsunção real, cujo modo de produção é exclusivamente dominado pelo capitalismo.

Para Landy (2022), a inspiração da nossa atual legislação é o modelo de trabalho fordista, que perdurou até a década de 1970, caracterizado por uma administração hierárquica e controle rígido de entrada e saída; após o declínio do fordismo, surge uma nova demanda de contratação, era a terceirização. Inspirada no mais moderno processo produtivo da época, o Toyotismo, a terceirização também foi incorporada posteriormente a legislação. Diferente do fordismo, a produção do Toyotismo era sob demanda e os próprios funcionários realizavam o controle de qualidade da produção (Landy, 2022).

Essa associação do trabalho terceirizado ao modo de produção fordista descrito por Landy (2022) tem em si semelhanças com a Uberização das atividades trabalhistas, pois do mesmo modo foi impulsionado pelo agregamento da tecnologia ao trabalho e suas consequências, mesmo em épocas diferentes são praticamente as mesmas como, por exemplo,

a extinção de profissões e como efeito uma menor oferta de emprego e o aumento da informalidade, características que se encaixam no panorama da precarização laboral.

Com surgimento de tecnologias que alavancariam a produtividade industrial e com a expansão da digitalização das atividades, falava-se em melhorias no trabalho e esse tornar-se-ia menos sofrido. Por outro lado, surgia um debate a respeito do fim do trabalho em decorrência da extinção de algumas funções que seriam ocupadas por máquinas, porém o trabalho foi ganhando novos traços e até nasceram novas profissões, mas essas mudanças provocaram consequências inesperadas ao mundo do trabalho, como já citado acima. Essa realidade só intensificou a desestabilidade do trabalho e a sua precarização agora ganhava dimensões digitais (Landy, 2022).

Segundo Antunes (2018), o surgimento de um novo proletariado da era digital contrariou a expectativa de uma eliminação completa do trabalho, que seria substituído pelo maquinário informacional-digital, para ele os trabalhos atribuídos a essa nova classe são quase que ininterruptos “mais ou menos intermitentes” e foram impulsionados pelas Tecnologias da Informação e da Comunicação (TICs), as quais conectam as mais variadas formas de trabalho por intermédio dos celulares. Todavia, o possível fim do trabalho não aconteceu, mas sobretudo pode-se presenciar o nascimento desse novo proletariado de serviços que vem se tornando uma tendência global que Antunes denomina de “escravidão digital”.

Baseado no que Antunes (2018) descreve a respeito da precarização do trabalho e embasado no termo em que ele utiliza para descrever o atual momento do trabalho, “escravidão digital”, pode-se fazer uma analogia das principais figuras do trabalho uberizados, que são os motoristas de aplicativos e entregadores, com a escravidão; pois quando se lê ou se escreve a respeito da precarização laboral que ocorre atualmente, tem-se a sensação de estar-se retornando ao passado; é como assistir uma nova versão da escravidão só que agora com novos personagens, outros instrumentos de trabalhos, novos senhores, outras roupagens. A crueldade presente nessa nova versão “escravocrata” está em iludir os “escravos modernos”, deixando-os confortáveis e passivos quanto a exploração, de modo que eles pensem serem donos de si, ao serem classificados de empreendedores.

Para isso, foi preciso utilizar novos adjetivos e dar a esses a falsa sensação de liberdade travestida na flexibilização do trabalho, a exemplo disso pode-se empregar a empresa Uber nessa analogia, onde os engenhos são as ruas, avenidas e vielas; os instrumentos antes fornecidos pelos senhores agora são os pertencentes aos próprios escravizados, veículos, aparelhos telefônicos e dados móveis pagos por eles, dentre outros. Os escravizados estão representados na figura do trabalhador precarizado. No passado, o trabalho era fiscalizado pelos

fatores, que além disso tinham a função de castigá-los; já os trabalhadores precarizados da Uber são fiscalizados pelos usuários, são avaliados por cada corrida realizada, podendo até mesmo perder sua conta em decorrência de várias avaliações negativas que os façam atingir uma pontuação abaixo da exigida para permanecer utilizando o aplicativo (Antunes, 2018).

2.2 IBGE e a precarização do trabalho no Brasil

Segundo dados do IBGE referente a taxa de desocupação no país, o Brasil teve um aumento de 0,9% no primeiro trimestre de 2023, cuja porcentagem se apresentou em 8,8%, em relação ao quarto trimestre do ano de 2022, onde o percentual era de 7,9%. Comparando os dados com o mesmo trimestre de 2022, cuja taxa de desocupação foi de 11,1%, observou-se uma queda de 2,4 pontos percentuais. Constatou-se também que em relação ao trimestre anterior, houve um aumento dessa taxa em 16 das 27 unidades da federação (IBGE, 2023).

As maiores taxas de desocupação foram verificadas na região Nordeste, com destaque para Bahia, cujo percentual chegou à 14,4% e Pernambuco com 14,1%. As menores taxas, segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (PNAD) realizada, ficaram para Santa Catarina, com 3,8% e Rondônia com 3,2%. A análise por cor e raça apresentaram diferenças significativas: a taxa de desocupação de pessoas de cor preta ou pardas, estão à cima da média, enquanto a de pessoas que se declaram de cor branca está à baixo da média; 11,3% para a população preta, 10,1% para parda e 6,8% para a população de cor branca (IBGE, 2023).

Segundo o IBGE (2023) a taxa de informalidade para o Brasil foi de 39,0% da população ocupada. As maiores taxas ficaram com Pará (59,6%); Amazonas (57,2); Maranhão (56,2) e as menores, com Santa Catarina (26,1%); Distrito Federal (30,3%) e São Paulo (30,6%).

Tabela 1 - Taxa de desocupação, por UF, frente ao trimestre anterior (%) - 1º trimestre de 2023

UF	4T 2022	1T 2023	SITUAÇÃO
Pernambuco	12,3	14,1	↑
Rio Grande do Norte	9,9	12,1	↑
Distrito Federal	10,3	12,0	↑
Piauí	9,5	11,1	↑
Alagoas	9,3	10,6	↑
Maranhão	8,3	9,9	↑
Pará	8,2	9,8	↑
Ceará	7,8	9,6	↑
Brasil	7,9	8,8	↑

São Paulo	7,7	8,5	↑
Tocantins	5,2	6,9	↑
Roraima	4,6	6,8	↑
Minas Gerais	5,8	6,8	↑
Rio Grande do Sul	4,6	5,4	↑
Mato Grosso do Sul	3,3	4,8	↑
Mato Grosso	3,5	4,5	↑
Santa Catarina	3,2	3,8	↑
Bahia	13,5	14,4	→
Amapá	13,3	12,2	→
Sergipe	11,9	11,9	→
Rio de Janeiro	11,4	11,6	→
Paraíba	10,3	11,1	→
Amazonas	10,0	10,5	→
Acre	10,0	9,8	→
Espírito Santo	7,2	7,0	→
Goiás	6,6	6,7	→
Paraná	5,1	5,4	→
Rondônia	3,1	3,2	→

Fonte: IBGE, 2023

Tabela 2 - Taxa de informalidade da população ocupada, por UF (%) - 1º trimestre de 2023

UF	VALOR
Pará	59,6
Amazonas	57,2
Maranhão	56,5
Bahia	53,7
Ceará	52,7
Piauí	52,5
Sergipe	51,0
Paraíba	50,0
Pernambuco	48,9
Rondônia	48,2
Roraima	48,1
Amapá	46,6
Rio Grande do Norte	45,9
Alagoas	45,4
Tocantins	45,3
Acre	45,1
Brasil	39,0
Espírito Santo	38,7

Goiás	37,2
Minas Gerais	37,1
Rio de Janeiro	36,5
Mato Grosso	35,7
Mato Grosso do Sul	34,3
Rio Grande do Sul	32,0
Paraná	31,7
São Paulo	30,6
Distrito Federal	30,3
Santa Catarina	26,1

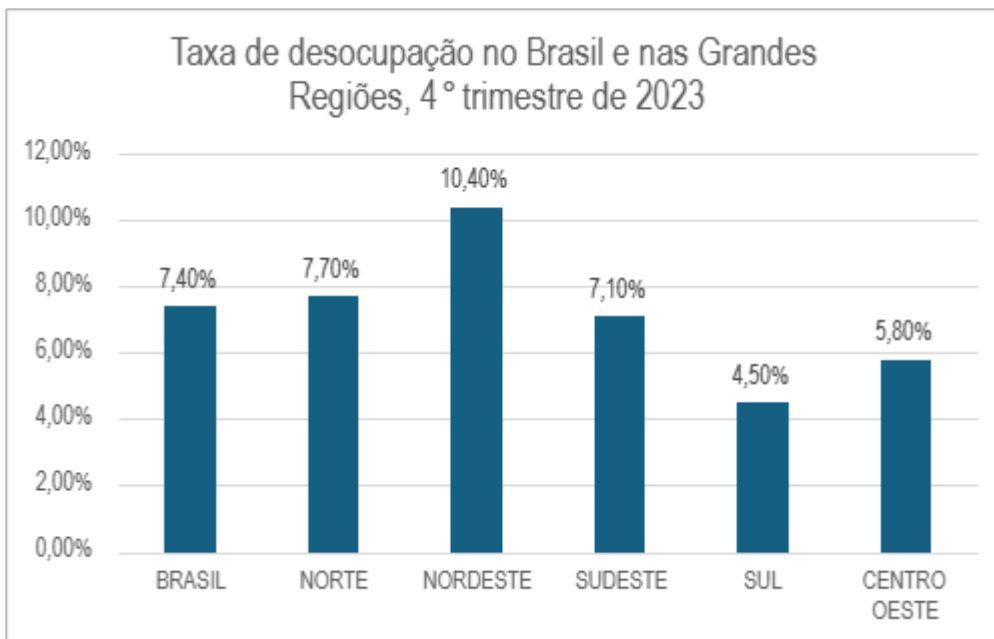
Fonte: IBGE, 2023.

No trimestre encerrado em setembro de 2023, a PNAD contínua realizada pelo IBGE constatou que a taxa de desocupação estava em 7,7%; ou seja, recuou -0,4 pontos percentuais se comparado ao trimestre de abril a junho de 2023, (8,0%). Essa foi a menor taxa de desocupação desde o trimestre encerrado em fevereiro de 2015 (7,5%). A população desocupada, que na última pesquisa da PNAD era de 8,3 milhões recuou 3,8% (menos de 331 mil pessoas) nesse intervalo trimestral e 12,1% no ano; ou seja, 1,1 milhão de pessoas. A estimativa da população ocupada atingiu 57,1%, representando um crescimento de 0,4 pontos percentuais. em relação ao trimestre de abril a junho, que fechou em 56,6% e manteve a estabilidade no ano (IBGE, 2023).

Segundo o IBGE, são considerados desempregados pessoas acima de 14 (quatorze) anos sem trabalho, que buscam empregos. Levando em consideração essa definição pode-se concluir que uma pessoa não pode ser determinada como desempregada pelo fato de ela não possuir um emprego, para exemplificar isso o site do instituto não considera desempregado um estudante universitário que se dedica exclusivamente à vida acadêmica, o empreendedor que administra seu próprio negócio e a dona de casa em tempo integral; de acordo com o IBGE o estudante e a dona de casa não pertencem a força de trabalho.

Na PNAD continua realizada pelo IBGE, pode-se substituir a palavra desemprego pelo termo “desocupação”. Desse modo, a tabela 1 trata do desemprego no Brasil, especificamente de sua oscilação no primeiro trimestre de 2023 em relação ao último semestre de 2022, que além de outros fatores estar inerentemente relacionado com o aumento da informalidade, não é por acaso que ao comparar as duas tabelas pode-se constatar que o índice de informalidade (tabela 2) é bem maior nos estados do Norte e Nordeste, regiões que mais sofrem com o desemprego.

Figura 1 – Taxa de desocupação no Brasil e nas grandes regiões, 4º trimestre de 2023



Fonte: IBGE, 2023.

Dados do IBGE, referentes ao primeiro trimestre de 2024 apontam as unidades da Federação que apresentaram as maiores taxas de desocupação, em primeiro lugar está Bahia (14,9%), Pernambuco (12,4%), e Amapá com 10,9%. As menores taxas, obviamente, também foram apresentadas e estão em Rondônia e Mato Grosso (3,7%) e Santa Catarina (3,8%); mostrando que em geral as maiores taxas de desocupação observadas estão nos estados da Região Nordeste e Região Norte, e as menores também em Estados da Região, Centro-Oeste e Região Sul; no mesmo trimestre a taxa total de informalidade das pessoas ocupadas findou-se em 38,9% (IBGE, 2024).

Como já visto na tabela 2, até o 1º trimestre de 2023, 39% da população ocupada está lotada em atividades informais; como o foco do presente trabalho é a informalidade no Brasil, tendo como base a plataforma Uber, buscou-se também, investigar dados do IBGE sobre a temática, a fim de captar a contribuição do teletrabalho com a informalidade.

Foi no ano de 2022, em especial no 4º trimestre, que pela primeira vez o IBGE em sua Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio, realizou uma pesquisa com a finalidade de entender o trabalho por meio de aplicativos e o teletrabalho. No período de realização da pesquisa constatou-se que a quantidade de pessoas ocupadas era de 87,2 milhões de pessoas e dentre elas 1490 mil trabalhavam com as plataformas digitais de serviços. O alvo de investigação do IBGE era exatamente as plataformas de serviço e em sua análise feita nas

Grandes Regiões concluiu-se que a maior concentração de trabalhadores plataformizados estava na Região Sudeste, com 2,2% e nas demais regiões o percentual variou entre 1,3% a 1,4%, segundo o IBGE (2022).

Ainda segundo o IBGE (2022), das 1.490 mil de pessoas ocupadas em plataformas de serviços 95 mil (1,4%) estavam no Norte; 248 mil (1,3%) no Nordeste; 862 mil (2,2%) no Sudeste, no Sul 181 mil (1,3%) e no Centro-Oeste 103 mil, com um percentual de 1,4%.

Com esses dados, conclui-se que a informalidade no país vem de fato crescendo a cada ano e que sua ocorrência no Brasil se dá de forma desproporcional, afetando as regiões menos desenvolvidas do mapa, como a região Nordeste e Norte do país, ratificando a forte desigualdade social e econômica que prevalece nesses territórios. Extrai-se da pesquisa que os maiores índices de desemprego também estão nessas regiões, o que permite que seja feita uma vinculação do desemprego com a informalidade, levando em conta que a informalidade, entre tanto, é um dos fatores que gera desemprego. Infere-se, além disso, que pessoas pretas e pardas são as mais afetadas com a informalidade e o desemprego e que apesar dos poucos dados sobre o teletrabalho, ele faz parte dos fatores que precarizam o trabalho e ampliam a informalidade no país.

2.3 A Era digital e as mudanças de configuração no trabalho

É impossível falar de informalidade nos tempos atuais sem associá-la de algum modo ao processo de digitalização; é fato que a era digital tem sua contribuição nessa nova transição do trabalho, cuja principal característica é o deslocamento ou alocação de mão-de-obra de setores regulamentados pelo governo para setores autorregulados e manejados pela automação e informatização de novas técnicas laborativas emergentes.

As profundas mudanças geradas pela era digital apesar de surgirem em países desenvolvidos, logo se espalharam pelo mundo. O Brasil, por exemplo, desde o surgimento dessa era vem passando por mudanças e dentre as inúmeras transformações podemos citar o remanejamento de trabalhadores da indústria para o setor de serviços; do trabalho empregado como assalariado para o autônomo; do emprego presencial para o *home office* ou virtual. Contudo, essa transição do trabalho exigiu por parte da maioria do novo proletariado mais qualificação, mais informação e conhecimento da nova economia mundializada. Desde então, muitas atividades passaram a ser executadas fora das empresas, gerando uma diminuição no quadro de funcionários das corporações e ampliando o número de empregos virtuais,

difundindo o setor de serviços (Kanan, 2013).

Desde sua origem, as mudanças provocadas pela era digital vem impactando a humanidade até os dias atuais, essas mudanças trouxeram inúmeros benefícios e facilitaram a vida cotidiana de boa parte das pessoas, em especial daquelas que tem acesso a esse universo digitalizado. Hoje não é necessário sair de casa para ir a uma loja comprar roupas, não é preciso se deslocar em busca de um profissional para realizar aquele serviço tão necessário dentro de uma casa ou empresa; o processo de mobilidade não é mais o mesmo, basta um click e em questão de minutos ou segundos tem-se à porta um veículo para conduzir o consumidor para qualquer parte da cidade. Essa é a era digital, que trouxe modernidade, praticidade e comodismo aos contemporâneos viventes da modernidade. Entretanto, toda mudança gera impactos e por mais benéfica que seja uma novidade, mesmo uma com a grandeza das inovações tecnológicas trás junto de si externalidades negativas e a respeito do mundo trabalhista os efeitos negativos apresentados foram muitos, como a insegurança gerada pelas anulações dos direitos trabalhistas adquiridos e a precarização do trabalho.

O debate sobre a era digital, conhecida também como era da digitalização, é bastante atual e de extrema importância para a sociedade moderna, pois quase todas as tarefas cotidianas estão inseridas e correlacionadas nessa conjuntura, essa evolução da tecnologia que se incorpora nos mais diversos setores do conhecimento e da técnica, é o objeto mais atraente da análise contemporânea, tendo em vista que o portfólio das diversas tecnologias faz parte da vida da maioria das pessoas. Desde as mais simples tarefas como a leitura de um jornal, revista, o manuseio de uma conta bancária por meio de aplicativos, compras em lojas virtuais até a utilização de transportes privados por meio de plataformas de mobilidades, só acontecem com a participação da tecnologia em suas diversas formas, como computadores, tablets, smartphones e outros (Rodrigues *et al.*, 2020).

Os processos produtivos foram sofrendo mudanças no decorrer da história e as três revoluções industriais foram as principais responsáveis por essas mudanças e, portanto, cada uma das revoluções é considerada marco dessas transformações em sua devida época que, juntas, se prolongaram por 200 (duzentos) anos e foram estudadas somente após ocorrerem. Transcorrendo atualmente, a 4ª revolução industrial, conhecida também como indústria 4.0 é a única das revoluções que vem sendo estudada durante sua fase. A indústria 4.0 é embasada na incorporação tecnológica e na utilização da internet nos processos produtivos, fortalecendo e tornando mais transparente as relações entre humano e máquinas (Pereira, 2018).

As mudanças ocorridas na esfera do trabalho foram impactantes no decorrer de cada revolução industrial, porém as alterações laborais geradas pela indústria 4.0 foram e estão

sendo as mais marcantes da história do trabalho, como por exemplo o trabalho realizado por intermédio das plataformas digitais, como é o caso da plataforma Uber de serviço de mobilidade. Considerada como pioneira nesse segmento, foi dela que nasceu o nome “uberização”, que batizou esse fenômeno do trabalho plataformizado.

Segundo Martins, (2017, p. 98-99) com a finalidade de maximizar o lucro, tendo como principal fator o aumento da produtividade e a consequente expansão das vendas de produtos manufaturados, foi que o homem desde a primeira revolução industrial buscou de forma incessante gestões disciplinadoras que o fizesse atingir esse fim. Esse cenário trouxe ao mundo do trabalho novas fórmulas e modelos gerenciais que inovaram por diversas vezes a organização laborativa, otimizando a capacidade produtiva dos profissionais envolvidos de modo a ampliar os lucros das indústrias e do capital. Em decorrência dessa evolução tecnológica, houve muitos avanços na indústria, no comércio e um gigantesco crescimento do setor de serviços, principalmente nos que nasceram com as empresas ponto com de economia compartilhada, contudo pode-se apontar um tópico que não obteve progresso, trata-se da desigualdade social, cuja definição é, a maior concentração do capital financeiro na mão de poucos, através do trabalho de muitos.

A Uber e seu efeito conhecido como uberização faz parte dessas novas fórmulas e modelos gerenciais citados por Martins (2017) em sua obra, “Capital social, precarização e uberização do trabalho”, a receptividade positiva da Uber no Brasil ocorreu pela insatisfação que o serviço de taxi vinha gerando nos clientes, devido aos altos valores cobrados nas corridas e a má qualidade dos serviços prestados; a facilidade e os preços acessíveis foram fundamentais para o sucesso da plataforma pioneira do modelo *e-hailing* de serviços, caracterizada pelo acionamento de um veículo de transporte privado por meio de um *smartphone* ou celular. Muitos autores abordam o tema sob a perspectiva positiva do sentido da inovação tecnológica e da divisão de recursos, mas o autor citado exalta o tema de uma forma crítica, mostrando que apesar da Uber agradar o consumidor, atendendo seus desejos por métodos de relações colaborativas ou como se queira falar, economia compartilhada, o trabalhador ou “parceiro”, é o único lesado nessa associação, pois como componente mais fraco dessa relação ele disponibiliza seu capital social e seus recursos e no final a plataforma fica com a maior parte dos lucros e seus colaboradores ficam com uma pequena parcela que nem chega perto da arrecadação captada pelo aplicativo, tendo em vista a utilização e manutenção dos veículos utilizados por eles (Martins, 2017, p. 103-104).

3 PLATAFORMA UBER, ASPECTOS LEGAIS E REGULATÓRIOS

A empresa de tecnologia Uber, pioneira no uso de plataformas integradas de mobilidade, teve como objetivo inicial a disponibilidade de serviços com carros de luxo, mas logo após ampliou seu atendimento para outros públicos ao redor do mundo. Seu nascimento ocorreu nos Estados Unidos em junho de 2010, especificamente na cidade de São Francisco e hoje se encontra presente em mais de 10 mil cidades do planeta e fixada em 70 países. De acordo com a própria empresa, que disponibilizou em sua página dados do primeiro trimestre de 2022, ela se encontra em mais de 500 cidades do país, incluindo todas as capitais Brasileiras e regiões metropolitanas. Vale ressaltar que sua chegada no Brasil data o ano de 2014, período de copa do mundo, precisamente na cidade do Rio de Janeiro, espalhando-se em seguida para São Paulo, Belo Horizonte e Brasília, vindo posteriormente a atingir a marca já citada de mais de 500 municípios do Brasil (Equipe UBER, 2023).

O quadro de funcionários da Uber no Brasil é composto por mais de 1.000 (mil) assessores, seus colaboradores motoristas/entregadores computam mais de um milhão de “parceiros” espalhados por todas as cidades assistidas pela plataforma. Quanto ao número de usuários do aplicativo, até o primeiro trimestre de 2022 existiam 30 milhões no país. Diante dessas informações exibidas na página da Uber, uma chama a atenção: o fato de ela não se considerar uma entidade empresarial de transporte e se autodenominar empresa de tecnologia e como empresa não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum dos veículos utilizados (Equipe UBER, 2023).

Diante dos impressionantes números mencionados à cima surge a seguinte indagação: qual a explicação para o sucesso da Uber? Para Brandão (2021), o sucesso da Uber esta relacionado à sua postura de esquivar-se de gastos de ordens trabalhistas, despesas com seguro, impostos, manutenção de veículos e por essa razão os serviços oferecidos se tornam bem mais acessíveis pelo seu barateamento, tornando-se atraente a sua clientela. Desse modo, todos os custos e prejuízo recaem sobre os trabalhadores da plataforma.

Levando em consideração toda a análise da precariedade do trabalho já apresentado até aqui e diante dessa relação de precarização com a omissão quanto aos direitos trabalhistas adquiridos é que esse capítulo desenvolverá sobre os aspectos legais que envolvem a atuação da Uber e seus impactos econômicos na economia brasileira. Quanto a questão da regulamentação do trabalho mediado por plataformas digitais, serão abordados alguns pontos significativos da luta pelos direitos dessa nova classe de trabalhadores.

De antemão, vale destacar o impasse existente no uso de dois termos muito utilizados

em artigos e livros que exploram conteúdos atinentes ao tema, trata-se das expressões, “Regulação” e “Regulamentação”, que são conceituadas nas mais diversas áreas do conhecimento, sendo coerente aqui defini-las dentro do âmbito jurídico.

Segundo Brodbekier (2003, p. 155 *apud* Di Pietro, 1999, p. 141), o significado de “regular” estaria associado ao concebimento de regras no sentido mais amplo que podem ser publicadas tanto pelos poderes legislativo e executivo, quanto pela administração direta ou indireta, comportando inclusive a expressão “regulamentação” que apresenta um conceito mais restrito.

Quanto ao entendimento de regulamentação, Brodbekier a descreve como a elaboração de regras que orientem a conduta da administração pública através de leis desenvolvidas exclusivamente pelo chefe do poder executivo (Brodbekier, 2023, p. 143 *apud* Mello, p. 30).

3.1 Questões legais

O tema da uberização no Brasil está atualmente no centro de intensos debates jurídicos e legislativos. O Supremo Tribunal Federal (STF) tem analisado diversos processos que discutem a existência de vínculo empregatício entre motoristas de aplicativos como Uber e as plataformas digitais. A Uber, por sua vez, tem solicitado a suspensão desses processos, alegando que a regulamentação precisa ser abordada de forma mais ampla e não apenas por meio de decisões judiciais isoladas.

Recentemente, a justiça condenou a Uber a formalizar a contratação de motoristas, decisão que gerou grande repercussão e levou a empresa a recorrer, argumentando que essa imposição poderia impactar negativamente o modelo de negócios das plataformas digitais e a economia colaborativa. Paralelamente, o governo federal tem discutido um projeto de lei que visa regulamentar o trabalho por aplicativos, estabelecendo direitos como remuneração mínima e outras garantias trabalhistas, sem necessariamente caracterizar vínculo empregatício. A presente pesquisa ater-se-á as questões legais, deixando as questões jurisprudenciais para uma próxima oportunidade de pesquisa.

Nessa linha, tem-se que segundo Seracevic (1974, p. 58); o termo “utilidade” faz referência a qualidade de ser útil e a habilidade de atender as necessidades ou desejos humanos. Em vista disso, o autor citado avalia que uma empresa pode ser considerada útil quando, a princípio, existe para atender ao bem comum, posto que o ideal seria que todos os indivíduos pudessem se valer da prestação de um serviço público que fosse conveniente as suas próprias finalidades e os usuários deveriam ser atendidos de um modo satisfatório que suprisse suas expectativas em quantidade e qualidade suficiente. Com o propósito de obter serviços úteis e

bens de consumo não alcançáveis pelos cidadãos foi que surgiu a utilidade pública, conhecida em alguns países como serviço público, que materializado em instituição, tornou-se necessário ampará-la legalmente para garantir sua atuação (Seracevic, 1974).

Segundo Silva *et al.* (2018), existem polêmicas quanto ao conceito de serviço público e essa controvérsia, vem se estendendo desde o surgimento do estado liberal de direito, período em que se discutia sobre o papel do estado e sobre a liberdade de decisão dos indivíduos relacionada a diversas questões influenciadas pelo governo, em especial as atividades de interesse coletivo, regidas sob o regime de direito público. Os autores que pesquisavam essa tônica procuraram definir qual conjunto de atividades caracterizaria o serviço público. Silva *et al.* (2018) ainda menciona a definição de Di Pietro sobre serviço público, que o define como toda atribuição legal do estado aos seus delegados que satisfaçam as necessidades da coletividade ante o regime jurídico total ou parcialmente público. Estes autores ainda assinalam a existência dos serviços públicos impróprios, cujos serviços realizados por particulares não tem nenhuma relação legal com o estado, porém podem ser submetidas a fiscalização por parte das autoridades estatais e as empresas prestadoras dessas atividades só podem atuar mediante prévia autorização do Estado (Silva *et al.*, 2018).

Existe, ainda uma discussão em torno dessa questão referente aos serviços prestados pela empresa de tecnologia Uber, quanto a natureza do serviço realizado por ela, o questionamento é: suas atividades se configuram como serviço público ou como atividade econômica em sentido estrito?

A Constituição Federal de 1988 cinge as mais distintas formas de atividade estatal e as define como serviços públicos e atividades econômicas em sentido estrito, amparando cada esfera com regimes jurídicos diferentes, entretanto ela não faz menção ao transporte individual de passageiros como serviço público. Porém o Estado tem a liberdade de intervir nas atividades econômicas de forma restrita, ajustada às necessidades do sistema econômico com a finalidade de corrigir as falhas de mercado, diminuindo as externalidades negativas e as assimetrias de informação, respeitando o princípio da livre iniciativa (Costa, 2018).

O capítulo II da Lei nº 9.897, de 13 de fevereiro de 1995 em seu artigo 6º ao tratar da concessão do serviço público o qualifica como adequado mediante a constatação de atributos já estabelecidos como a regularidade, continuidade, segurança, eficiência, generalidade e modicidade das tarifas (Brasil, 1995).

Na Constituição Federal em seu artigo 174, o Estado é posto como agente regulador das atividades econômicas e desse modo em suas funções estão as de fiscalizar, dar incentivo e planejar sendo o último definitivo na esfera pública e indicativo para o setor privado e no artigo

175 o poder público é classificado como o responsável legal pelas permissões e concessões dos serviços públicos servidos a sociedade (Brasil, 1988).

Quando a Uber chegou ao Brasil ela encontrou obstáculos que dificultaram seu funcionamento e permanência. Como o Brasil não era o primeiro mercado da empresa, alguns conflitos já eram esperados por ela e dentre as dificuldades encontradas, tinha-se como um dos principais empecilhos a disputa do mercado com os táxis e as tentativas de regulação por parte dos municípios, os taxistas realizaram uma série de manifestações, contudo o “aplicativo” teve uma boa aceitação por parte dos consumidores que se manifestaram a favor da empresa em cada cidade em que a Uber adentrava. O pretexto de que essa nova gestão de mobilidade urbana praticava ou comete dumping social foi o sustentáculo do conflito existente entre os taxistas e os motoristas da Uber; a falta de regulamentação e de uma legislação pertinente aos motoristas de aplicativo gerou nos taxistas a sensação de estarem sendo lesados, pois para a classe de taxistas existe uma lei regulamentar (Lei nº 12.468/2011) que rege a conduta desses profissionais exigindo alguns quesitos a serem cumpridos, além de uma taxa de serviço a ser paga por eles e a autorização do ministério público para que continuem atuando, tendo em vista que o serviço de táxi realiza um serviço de interesse coletivo (Sena, 2020).

No ano de 2012 foi decretada pelo Congresso Nacional e sancionada pela presidência da República a Lei de nº 12.587 que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, cujo principal objetivo, de acordo com esta lei, é integrar os mais diversos meios de transportes, aprimorado a mobilidade e acessibilidade de pessoas e cargas pelo país. Quanto as características do serviço de mobilidade temos os transportes coletivos e individuais, cuja natureza do serviço são consecutivamente, público e privado e dentro da natureza privativa desses serviços a lei define o transporte remunerado privado individual de passageiros como meio de locomoção, não disponível ao público, cujas viagens individuais e compartilhadas são requisitadas através de aplicativos ou plataformas digitais (Brasil, 2012).

Vale salientar que a Lei nº 12.587 sofreu alterações em sua redação após a sanção da Lei nº 13.640/2018, conhecida como a Lei da Uber que outorgou poder aos municípios e Distrito Federal para regulamentar a atuação do transporte remunerado privado de passageiros, ou transporte por aplicativo, e de realizar a efetiva fiscalização deles. A Lei aludida nesse parágrafo além de alterar as diretrizes de mobilidade urbana do país e elucidar as responsabilidades dos estados e municípios, apresenta os requisitos legais para a aprovação dos motoristas que querem atuar na plataforma Uber e outros aplicativos, como a emissão da certidão negativa de antecedentes criminais, possuir carteira de habilitação na categoria B ou superior; tem-se aqui a necessidades de informar que a categoria de habilitação A não estar

enquadrada na Lei nº 13.640/2018 pelo fato de ainda não existir uma lei específica que regulamente a prestação de serviços dos moto uber, e dentre outros, a emissão e manutenção do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) (Brasil, 2018).

É de extrema importância para a economia brasileira a criação de um mercado competitivo em setores dominados por monopólios. Nesse contexto, o art. 173 em seu parágrafo 4º ressalta que a lei terá que reprimir o abuso do poder econômico que objetive o domínio dos mercados e que imponham aumentos exorbitantes dos lucros e que visem a eliminação da concorrência (Brasil, 1988).

Analisando desse modo, enxergamos a constitucionalidade na implementação e permanência da empresa de tecnologia Uber aqui no Brasil, que por sinal é um dos maiores mercados dela no mundo. Todavia não podemos deixar de abordar a pauta da sua regulamentação no país. É uma questão um tanto delicada que vem enfrentando obstáculos por parte de algumas autoridades e por incrível que pareça, de uma boa parcela dos colaboradores.

Segundo Garcia (2020, p.18), a Uber foi responsável pela quebra de um monopólio existente no segmento de transportes individuais particulares dominados pelos táxis e isso explica a aceitação e o apoio incondicional da população ao transporte por aplicativo. Ao preencher essa demanda no mercado, o trabalho realizado por taxistas acabou definhando, o que fez com que eles recorressem ao poder legislativo e judiciário para pleitear a proibição da nova modalidade de transporte; a discussão ganhou grandes proporções fazendo com que alguns municípios tentassem por meios legais controlar e até proibir a atividade dos aplicativos de mobilidade, o que levou o debate a mais suprema corte.

Em 2019, o Brasil chegou a ser o segundo maior mercado da Uber, perdendo apenas para os estados unidos de acordo com dados da própria empresa. Até chegar a última capital, Macapá, o processo de expansão da Uber no país demorou pouco mais de três anos, pois seu desenvolvimento ocorreu de forma progressiva, se estabelecendo a princípio nas maiores capitais e consecutivamente nos menores centros urbanos, depois da estabilização de um certo grau de regulação. Algumas cidades brasileiras tentaram impedir a entrada da Uber em seus territórios através de medidas restritivas impetradas pelos poderes legislativos, isso ocorreu em municípios de Maceió (AL), Belém (PA), Macapá (AP), João Pessoa (PB) e Teresina (PI); entretanto todos os esforços não surtiram resultados, já que a Uber conseguiu entrar e permanecer até hoje nessas jurisdições, mesmo que as margens da lei, demonstrando mais uma vez que não temem às autoridades e ainda as desafiam (Costa, 2022).

Para Oliveira (2016), um dos pilares essenciais de ordem econômica no Brasil é a livre concorrência e ela tem fortes ligações com o princípio da livre iniciativa. Esse parâmetro

econômico, interligado a esse princípio do direito, favorece a competitividade no mercado, consolidando a concorrência perfeita, prevista no artigo 170, inciso IV da Constituição e inibindo o monopólio, assim como os privilégios estatais indevidos; estes pontos jurídicos tornaram-se argumentos fundamentais na defesa da Uber quanto sua entrada e estadia no país.

Essas discussões concernentes ao trabalho da Uber, assim como dos demais aplicativos que operam por meio de plataformas digitais existem no Brasil e no mundo desde a implementação desse modelo de trabalho. No entanto, somente na década de 2020 essa temática, sob o argumento de se tornar uma questão de política pública, ocupou espaço na agenda governamental e dentre os fatores que propiciaram a visibilidade e fortaleceram a luta pela causa estão o reconhecimento da problemática por parte de políticos e a Covid-19, apontada como principal propulsor da questão regulatória aqui no Brasil, pois em meio ao isolamento social, motoristas e entregadores não pararam suas atividades, sendo expostos à contaminação, mesmo sem nenhum amparo trabalhista e previdenciário (Antunes, 2024).

No tocante a regulamentação do trabalho plataformizado de motoristas de aplicativos, no dia 04 de março de 2024 a luta da categoria de forma inédita conquista um patamar importantíssimo quando o Atual presidente da República assinou e encaminhou ao Congresso Nacional o Projeto de Lei de Regulamentação do Trabalho por Aplicativos de Transporte de Pessoas, cujo objetivo é garantir aos colaboradores a segurança de direitos previdenciários e trabalhistas, respeitando a autonomia de escolha da jornada de trabalho (Planalto, 2024).

Na composição do projeto de Lei que dispõe sobre o trabalho dos motoristas cadastrados em operadoras de aplicativos de mobilidade, dentre as mais importantes alíneas da PL nº 12/2024 (Brasil, 2024) pode-se destacar os seguintes artigos e incisos: Artigo 3º que cria uma nova categoria de trabalhadores autônomos chamada de “trabalhador autônomo por plataforma” e dá a liberdade ao colaborador de decidir quando se conectar à plataforma e em quais horários e períodos ficarão logado a ela. § 1º I - não haverá exclusividade de trabalho entre o motorista e plataforma nenhuma, possibilitando a ele o trabalho em outros aplicativos no mesmo período. § 2º - a jornada de trabalho não poderá ser superior a 12 horas diárias em uma mesma plataforma. § 3º - o profissional da categoria será representado por sindicato. Art. 9º - ao motorista que cumprir 8 horas diárias não poderá receber menos que o salário-mínimo nacional que hoje está em R\$ 1.412. Art. 9º, § 2º - o trabalhador terá uma remuneração mínima por hora trabalhada de R\$ 32,10; referente a essa remuneração o § 3º explica que esse valor é composto por R\$ 8,03 relativo aos serviços prestados e R\$ 24,07 a título de reparação aos custos incorridos na prestação de serviço (Brasil, 2024).

Ter um Projeto de Lei Federal que contemple a causa dos motoristas de aplicativo,

regulamentando a profissão é de fato uma conquista e um avanço significativo para esses trabalhadores informais. Contudo, o projeto de lei que foi enviado ao Senado com pedido de urgência não teve boa aceitação por parte dos motoristas de aplicativos que se manifestaram expondo suas críticas a algumas pautas e alegando que o Projeto de Lei não levou em consideração a opinião e vontade deles excluindo os representantes do debate. Os principais pontos criticados foram a remuneração mínima por hora de trabalho, que de acordo com a liderança da categoria, não cobrem os custos com manutenção e combustíveis; o tempo máximo de trabalho estipulado em 12 horas, segundo eles tira a autonomia da classe; e, a contribuição previdenciária de 7,5% os privam da escolha do regime de contribuição (Catto, 2024)

Uma enquete aberta no site da Câmara dos Deputados desde 05 de março de 2024 apontou que 61.009 dos participantes discordam totalmente do Projeto de Lei, sendo este número 95% dos que responderam à pesquisa, somente 2% (641 pessoas) concordaram totalmente com o que foi apresentado e 2.152 que representam 3% dos participantes discordaram na maior parte (Câmara dos Deputados, 2024).

Diante da insatisfação apresentada pelo grupo interessado, o poder executivo na figura do Presidente da República através da mensagem de número 131, de 10 de abril de 2024, solicitou ao Congresso Nacional o cancelamento da urgência de votação do Projeto de Lei Complementar de nº 12/2024 (Câmara dos Deputados, 2024).

No dia 28/05/2024, Luiz Marinho, Ministro do Trabalho e Emprego foi visitado em seu gabinete pelo deputado federal Augusto Coutinho do Republicanos – PE (Pernambuco), que lhe apresentou uma proposta relatório a respeito da regulamentação referida neste trabalho, as propostas seguiram para avaliação do Ministério do Trabalho e Emprego e da Previdência Social e aguardarão a apreciação e votação na Comissão de Indústria, Comércio e Serviço (Ministério do Trabalho e Emprego, 2024)

O referido Projeto de Lei Regulamentar aguarda então a votação e aprovação para ser colocado em prática e garantir mais dignidade a classe de motoristas de aplicativos. Segundo (Júnior, 2018, p. 05), é fato que ao entrar em vigor a Regulamentação apresentará resultado positivos e negativos, entretanto é de fundamental importância que a análise econômica seja levada em consideração com a finalidade de conhecer seus impactos e evitar prejuízos a economia brasileira.

3.2 Impactos na economia

O mundo já passou por três revoluções industriais, cada uma teve suas peculiaridades e

semelhanças e entre os pontos em comum pode-se apontar o deslocamento do emprego da agricultura para a indústria e do setor industrial para o de serviços; no entanto a modernidade com seus avanços tecnológicos trouxe uma revolução diferente de todas já vistas em vários aspectos. A Quarta Revolução Industrial mudou a realidade para melhor em diversos aspectos, mas gerou impactos sociais e econômicos altamente relevantes como os observados no campo da produção, distribuição e consumo. Na era da revolução digital é surpreendente a fugacidade existencial das empresas, ao passo em que surgem novas firmas outras deixam de existir, uma leva de trabalhadores perderam seus empregos e algumas profissões foram extintas em decorrência das invenções tecnológicas e uma das principais inventividades são as plataformas de serviço que geram empregos, porém, em quantidade desproporcional daqueles perdidos. (Pires, 2018, p. 25).

As mais variadas plataformas de serviços formam um conjunto denominado economia sob demanda ou *demand-economy*, economia essa impulsionada pela interação entre indivíduos no comércio de bens e serviços, tornando cada vez mais ultrapassada a relação entre empresas e consumidores. Essa nova conexão entre esses agentes chama-se “consumo colaborativo” e seu resultado foi a queda nos custos dos bens e serviços intermediados por elas e a exemplo disso tem-se a Uber que se tornou a maior empresa de transporte do mundo, mesmo sem possuir se quer uma frota de veículos destinada a esse fim (Pires, 2018, p. 23).

Como já relatado anteriormente neste trabalho, a Uberização trouxe inúmeros benefícios para a sociedade em geral desde o seu surgimento. Todavia, segundo Carvalho (2022), seus impactos refletiram de forma profunda no mundo do trabalho, retirando profissionais de uma esfera protegida para uma camada sem garantias e direitos, portanto ao apontar os impactos econômicos é indispensável falar de um dos setores que mais sentiu os efeitos negativos, economicamente falando, da Uberização. O autor refere-se a Previdência Social, levando em consideração que um sistema como o da previdência, vive da arrecadação de profissionais que contribuem com esse modo de seguridade social e os trabalhadores da Uber, assim como os demais cadastrados em plataformas digitais que operam sob a informalidade não possuem nenhum elo que os imponham a colaboração previdenciária. A falta de regulamentação que propicia a permanência desses trabalhadores na informalidade é, portanto, prejudicial aos cofres do sistema previdenciário e à manutenção do programa. (Carvalho, 2022).

A precarização do trabalho, marcada pela Uberização impeliu a economia de bicos que além de conduzir o trabalhador a laborações de extremo cansaço e de riscos iminentes com o agravante da omissão de direitos, ainda gerou impactos diretos ao trabalhador e à previdência

como a falta de cobertura dos benefícios sociais e uma baixa na arrecadação previdenciária gerada pela não determinação da cooperação autônoma sobre o salário dos colaboradores Uberizados. Essa falta de arrecadação aos cofres da previdência social e a crescente migração de trabalhadores amparados pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) para a informalidade, em especial para a Uber e demais plataformas digitais tornaram-se também lesivos aos aposentados e pensionistas, exigindo que o Estado, para manter a estabilidade financeira desses beneficiários, entre com subsídios evitando o declínio do sistema previdenciário (Carvalho, 2022).

Os impactos econômicos da Uber são perceptíveis e incontestáveis. Os últimos dados expostos no Relatório de Impacto Econômico divulgado na página da empresa são de 2021, porém publicados em 2022 e neles temos as informações de que, segundo Costa (2022), no ano de 2021, R\$ 36 bilhões foram lançados pela Uber na economia brasileira. Esse valor representou naquele ano 0,4% do PIB brasileiro; ao especificar o destino desse valor a Uber informa que foram destinados ao pagamento de motoristas parceiros que favoreceram outras atividades causando um impacto em cadeia ao fomentar a fabricação de automóveis, beneficiar oficinas e seguradoras (Costa, 2022).

Ainda de acordo com o relatório da Uber, entre 2014 e 2021 houve um repasse de R\$ 76 bilhões a motoristas e entregadores da plataforma. Durante a pandemia de Covid-19 que assolou o mundo, a Uber teve um papel importantíssimo na manutenção de algumas atividades essenciais, permitindo que mesmo com lentidão, devido às restrições de isolamento, a economia se mantivesse em movimento. Outro ponto positivo que se destaca no relatório, é o benefício que a Uber propiciou a economia noturna, dando segurança e facilidade a mobilidade dos usuários que frequentam bares, restaurantes, eventos e outros negócios que alavancam as noites das cidades (Costa, 2022).

4 ANÁLISE SOBRE O FENÔMENO DA UBERIZAÇÃO NO BRASIL

Neste capítulo, através de uma análise exploratória de dados empíricos extraídos de revisões literárias busca-se entender o perfil dos trabalhadores Uberizados, em particular dos motoristas de aplicativos, evidencia-se dados como escolaridade dos motoristas, faixa etária, raça, renda, assim como outras características que se agregam ao perfil da classe examinada, tentando entender os motivos que os levaram ao deslocamento para o trabalho uberizado de transporte particular por aplicativos. Também buscar-se-á compreender o motivo da permanência deles nessas atividades, considerando a perda dos direitos trabalhistas por parte dos que atuam nesse modelo de trabalho e, por fim, pretende-se discorrer sobre as perspectivas do avanço do trabalho uberizado, levando em conta sua importância como tendência no âmbito trabalhista.

4.1 O perfil dos trabalhadores da Uber

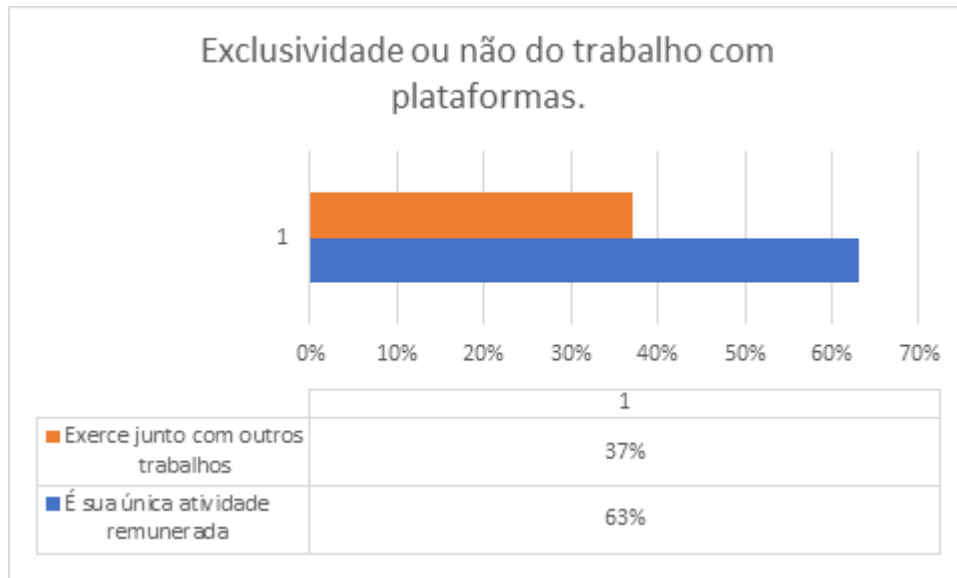
Se o trabalho na Uber é tão ruim, levando em consideração a desregulamentação da profissão e conseqüentemente a derrogação dos direitos trabalhistas, o que explica a grande quantidade de trabalhadores atuantes nesse serviço de mobilidade gerenciado por aplicativo? Quem são os trabalhadores dessa plataforma? Qual a percepção deles em relação ao trabalho na Uber?

Um estudo realizado pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebrap) e patrocinada pela Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec), entrevistou 1.518 motoristas de aplicativos por meio de ligações telefônicas no período compreendido de agosto a novembro de 2022; a confiança dos dados pesquisados foi de 95% com um erro amostral de 2,5% (Cebrap, 2023).

A idade média dos motoristas entrevistados foi de 39 anos. Apenas 0,1% tinham até 19 anos, 18% de 20 a 29, 38% dos interrogados estavam na faixa etária de 30 a 39 anos. 29% dos motoristas envolvidos na pesquisa eram de idades entre 40 e 49, e 11% foi o percentual dos que possuíam de 50 a 59 anos, sendo os motoristas de 60 anos a mais somente 4% desses respondentes. Quanto à raça e cor dos entrevistados, a pesquisa constatou que 62% dos motoristas se declaram pretos ou pardos e 35% deles se reconhecem como brancos e 1% se declarou indígena. Um dos destaques da pesquisa está relacionado à escolaridade desses trabalhadores: 14% dos motoristas concluíram o ensino fundamental; 60% tinham o ensino médio completo e 19% completaram o ensino superior. No que dizia respeito às características ocupacionais dos motoristas perguntados no ano da entrevista, 63% sobrevivem exclusivamente

da renda adquirida com o trabalho exercidos nos aplicativos e 37% utilizavam as plataformas como complemento de renda. (Cebrap, 2023)

Figura 2 - Demonstrativo da exclusividade ou não do trabalho com plataforma



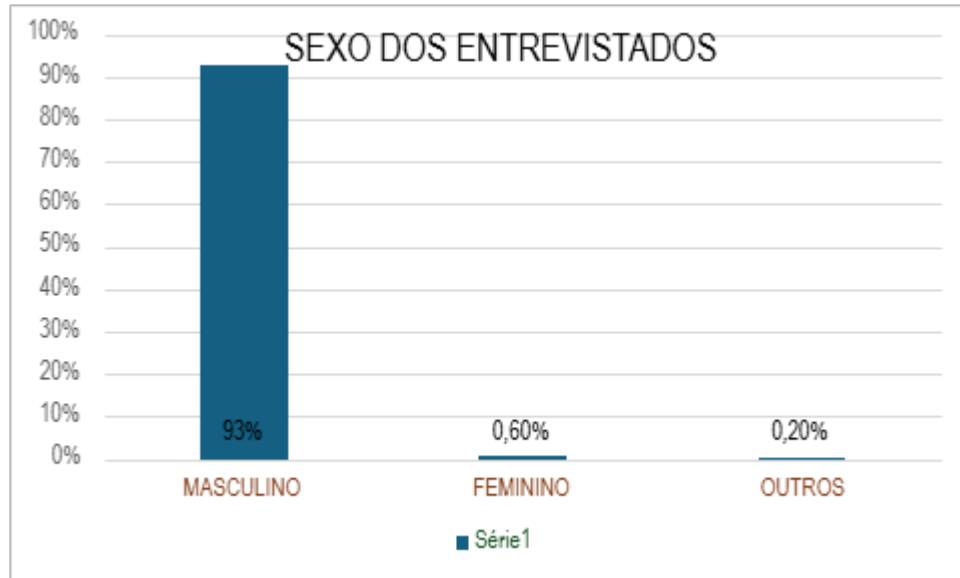
FONTE: Autor, 2024 com base no Cebrap, 2023.

Uma outra pesquisa elaborada pelo Instituto Datafolha e encomendada pelas plataformas Uber e IFood realizada no período compreendido entre 17 de janeiro a 10 de março de 2023 e atualizada em março do mesmo ano, teve como objetivo coletar opiniões e as percepções de motoristas e entregadores desses aplicativos sobre a futuridade dessa modalidade de serviço, tendo em vista a proposta de regulamentação dessas atividades por parte do governo. A metodologia utilizada nesse trabalho pesquisado foi um estudo quantitativo com abrangência nacional. 75% dos motoristas entrevistados responderam que preferem manter o atual modelo de trabalho que os garantem a liberdade de escolher os horários de trabalho e recusar as viagens que lhes forem cabíveis a qualquer tempo, mesmo sem a proteção trabalhista da CLT; 14% responderam que preferem o regime de CLT, mantendo os benefícios que os direitos trabalhistas asseguram; 11% dos motoristas não souberam responder (Datafolha, 2023).

Como o foco do presente trabalho converge seus estudos para a plataforma de mobilidade Uber, coletou-se aqui somente os dados referentes a este aplicativo, cujo número de motoristas entrevistados (amostra), foi de 1.800 e, segundo o Datafolha, os entrevistados em momento algum foram informados sobre o nome dos contratantes. Dos 1.800 entrevistados, 0,6% se declararam do sexo feminino e 93% do sexo masculino e outros perfizeram a

porcentagem de 0,2% (Datafolha, 2023).

Figura 3 - Demonstrativo do sexo dos entrevistados



Fonte: Datafolha, 2023.

Em relação à escolaridade, 10% da amostra concluiu o ensino fundamental, 65% o ensino médio e 25% possuíam nível superior. 85% são chefes de família e de acordo com a pesquisa, 3 pessoas em média dependem financeiramente do entrevistado (Datafolha, 2023).

Figura 4 - Demonstrativo sobre a escolaridade dos trabalhadores



Fonte: Datafolha, 2023.

O Datafolha ainda indagou aos entrevistados com perguntas elaboradas quanto aos motivos para dirigir. 55% deles responderam que o principal motivo era a flexibilidade e autonomia para definir quando e onde trabalhar; 53% responderam que estão na Uber para realizar seus projetos ou de seus familiares (filhos/pais), como comprar casa, faculdade e fazer uma poupança para os filhos; 50% fazem corridas para obter uma renda extra, já que a sua é insuficiente; 42% para ganhar dinheiro sem ter um chefe/gerente; a porcentagem de colaboradores que responderam à opção: “porque não encontro outras oportunidades de inserção no mercado de trabalho” foi de 36%; para ganhar dinheiro enquanto procura trabalho em tempo integral, 41% e 32% disseram que a motivação era a facilidade de ganhar dinheiro com aplicativos, pois em outras opções de trabalho é bem mais difícil (Datafolha, 2023).

Segundo Bessa (2021), a adesão aos aplicativos de transporte particular vem crescendo de um modo impressionante não só no Brasil, mas também no mundo, mesmo com a problemática da omissão dos direitos trabalhistas existente nesse modo de trabalho. Mesmo com as desvantagens já apresentadas, os trabalhadores conseguem enxergar vantagens em trabalhar para as plataformas digitais de transportes e isso ocorre porque o mercado informal, em particular o de aplicativos, oferecem oportunidades de trabalho sem burocracia e recebimento instantâneo

4.2 Perspectivas para avanços da Uberização

É nítida a velocidade da evolução tecnológica no mundo, é um fenômeno até difícil de se acompanhar. Para os amantes de lançamentos de produtos digitais e técnico-científicos ficou complicado se manter atualizado, pois as novidades de mercado ligeiramente tornam-se ultrapassadas favorecendo o aumento do consumismo e diante das recorrentes transformações tecnológicas no mundo e da inserção digital nas mais diversas searas trabalhistas, surgindo o interesse de sondar o futuro do trabalho com a implementação de tecnologias dentro de um contexto denominado de economia compartilhada nesse processo conhecido como Uberização.

Segundo a CNN Brasil (2023), ao passo em que novas tecnologias surgem, não só a forma de se comunicar como também o trabalho e a forma de fazer negócios sofrem mutações. É preciso aprender a lidar com essas transformações, pois a evolução das máquinas ocorre de um modo contrastante da evolução humana, sendo necessária uma rápida adaptação a toda essa metamorfose científica.

Novas tecnologias proporcionam uma melhoria na qualidade de vida das pessoas em muitos aspectos e dentre os vários benefícios estão a melhoria da eficiência, marcada pela

redução de tempo no cumprimento de tarefas que agora estão automatizadas; a democratização do conhecimento, que propicia a qualidade educacional e o aprimoramento da comunicação entre as pessoas, facilitando a comunicação, independentemente da distância. São muitas as tecnologias que impactam o mundo atualmente e no meio de tantas tecnologias pode-se citar a realidade virtual e aumentada; inteligência artificial; drones; internet das coisas (IOT); Big Data; impressão 3D e a robótica (CNN Brasil, 2023).

As novas tecnologias da informação influenciam a sociedade e as organizações da era atual que ficou conhecida como a “era da informação”. O objetivo desses sistemas informacionais é o de trazer agilidade ao trabalho e aos seus processos produtivos, assim como reduzir encargos as empresas, tornando-as mais competitivas, porém não se limita a isso. Os sistemas de informações se transformaram na base do sistema produtivo, como no caso de empresas que fazem uso de algoritmos para ofertar serviços em plataformas digitais que viabilizam o engajamento entre o consumidor e as empresas, as quais em decorrência da redução de custos promovida pela digitalização do trabalho, ofertam serviços acessíveis aos usuários, tornando-os baratos e excluindo da clientela a necessidade de adquirir para si um produto ou serviço, mas tão somente utiliza-lo temporariamente (Santos *et al.*, 2022).

A uberização do trabalho resulta de grandes transformações ocorridas no plano trabalhista em decorrência do desenvolvimento das forças produtivas e da tecnologia. Essa reestruturação da metodologia dos meios de produção que ocorre atualmente, se adequa à versão descritiva do trabalho disposta pela Teoria Marxista da Dependência (TDM), que explica a dependência de países periféricos aos países centrais, situação em que o desenvolvimento desses países periféricos estar subordinado aos países centrais, onde as expressões técnico científico informacionais se apresentam em maior escala favorecendo a ampliação da mais valia e a superexploração da mão de obra; por tanto a atual situação dos trabalhadores uberizados teve como principal fator o avanço tecnológico que modificou definitivamente a essência do trabalho através de uma sucessão de regimes de acumulação e das várias fórmulas de vínculos trabalhistas, que se enquadram no conceito de precarização , cujos métodos de execuções laborais possibilitam a superexploração da massa trabalhadora. (Mano, 2023)

O advento da tecnologia impôs, portanto, drásticas mudanças na forma de trabalhar; as organizações tiveram que se adaptar rapidamente aos novos procedimentos gerenciais de negócios, tendo em alguns casos até que se desfazerem de espaços físicos para operarem em ambientes virtuais. A verdade é que a uberização tem características peculiares e traços marcantes que propendem para um futuro comprometedor das relações de trabalho que se

tornam cada vez mais subjetivas e com restrições de direitos ocasionados pela desregulamentação de profissões antes regulamentadas e o surgimento de novas atividades que já nascem sem regulamentação. Para exemplificar essas mudanças pode-se descrever as ocorridas nas corporações bancárias: o cliente já não precisa ir até uma agência bancária para realizar qualquer operação, basta fazer um download de um aplicativo e operá-lo de acordo com suas necessidades. Outros exemplos de organizações e profissionais que mudaram para se adaptarem à uberização podem ser descritos neste trabalho, como o exemplo de algumas empresas de educação, cujos professores gravam toda grade curricular ao invés de ministrar de forma presencial; editoras de livros e escritores que não produzem mais livros impressos, porém o fazem de forma digital; a agricultura que passou a utilizar tecnologias nos processos agrícolas do campo; entre outros (Ártico, 2020).

Quando são analisadas todas as benesses que as plataformas digitais promovem, é possível incorrer no risco de esquecer da exploração do trabalho, como também da acumulação de capital que estas empresas vêm cometendo, por tanto é necessário explicar que a expressão, “plataforma digital”, não estar unicamente associada a um meio técnico, ou aplicativo, ela refere-se além disso a empresas que controlam suportes digitais de dados norteados por algoritmos, podendo também serem chamadas de empresas-aplicativo; ressaltando que por detrás de cada aplicativo existe uma empresa. As plataformas digitais não só informalizam o trabalho como se configuram como um dos principais agentes centralizador de capital e da dispersão controlada do trabalho (Abílio, 2021).

Para Abílio (2021), a uberização é uma tendência que vem se difundindo e está suscetível a dominar as futuras relações de trabalho. Ela resulta de um decurso moderno de eliminação de direitos e como se não bastasse, o retrocesso se agrava com a transferência de riscos e custos para os laboriosos desse sistema de trabalho. Na verdade, a uberização é o resumo de um processo em andamento há anos e que agora ganha destaque em decorrência do crescente êxodo de trabalhadores para empresas que operam por meio de plataformas digitais. É importante compreender a uberização como um processo de informalização e como um fenômeno que vem transformando o trabalhador comum em um trabalhador sob demanda para entender também que o gerenciamento das plataformas digitais faz parte de uma vasta inclinação que traspassa o mundo laboral em dimensões globais.

Os trabalhadores periféricos são os mais prejudicados com os efeitos negativos da uberização. No antagonismo evolucionista e estrutural existente entre desenvolvimento e subdesenvolvimento, centro e margem, trabalho formalizado e assalariado, e ocupação informal, a vida na periferia é considerada atrasada. Os trabalhadores periféricos são

exatamente os excluídos da modernização, eles transitam por várias ocupações, acumulam tarefas e para eles é difícil definir tempo de trabalho e tempo de descanso. Na uberização é nítida a subordinação a qual as empresas-aplicativo submetem trabalhadores e trabalhadoras, tomando posse da organização e da forma produtiva explícita na tomada de decisão presente no modo de vida de trabalhadores da periferia, tornando essa conduta, central e produtiva, administrável. A partir de então os aspectos periféricos do trabalho tornam-se tendência global. Vale ressaltar aqui que a uberização não está limitada aos trabalhadores de baixa qualificação e mal remunerados que se encontram nas plataformas, mas se perpetua pelo mundo trabalhista como uma tendência poderosa e generalizada (Abílio, 2020).

É previsível que a tecnologia influencie vastamente o trabalho no futuro, contudo é preciso que a força de trabalho se qualifique e torne-se competente a um nível individual, ao ganhar amplitude e se difundir ao trabalho de uma forma generalizada. A tecnologia trará também impactos coletivos, alguns dos quais negativos como a perda massiva de postos de trabalho e outros positivos, como a flexibilidade de horário que permitirá o equilíbrio entre a vida profissional e pessoal dos operários (Anjos, 2021).

Grande parte das profissões já se modernizaram com a disseminação tecnológica em seus meios de produção e se essa tendência for mantida, levando em conta a Uberização e seus fatores negativos o futuro do trabalho será ainda mais precário, pois ampliará a exclusão e a vulnerabilidade social, além do mais afetará a saúde física e mental de muitos grupos ocupacionais. Contudo, é necessário investimento em políticas e pesquisas a respeito das consequências que o trabalho precarizado acarreta na saúde das pessoas, pois essa ampliação do trabalho plataformizado e a digitalização das atividades laborais, assim como da economia, precariza profundamente as condições de trabalho e afeta as relações laborativas, causando impactos na saúde e vida dos profissionais envolvidos (Fernandes, 2023).

Alguns termos que estão incorporados no universo da tecnologia como, Quarta Revolução Industrial, Indústria 4.0, Automação, *Gig Economy*, Trabalho *on Demand*, Inteligência Artificial, Sociedade de Redes, Uberização e Flexibilidade; devido suas propensões de preponderância no futuro laboral, devem ser estudados com excelência, pois trazem consigo ideias de inovação e dinamismo, todavia constitui-se um desafio para o qual o Brasil deve se preparar (CNI, 2022).

De acordo com a CNI (2022), com a inserção da digitalização na indústria, a linha de montagem em série passa a ser automatizada e ganha um certo grau de autonomia, pois a robótica favoreceu a formação de um ambiente automatizado da produção, em particular da fabricação industrializada de produtos. Com a utilização de sistemas de controle mecanizados

que inclusive realizam medições e autocorreções de suas operações, dispensando até certo grau a intervenção do homem. As expectativas futurísticas sobre o trabalho, portanto, não são otimistas, pois como presenciou-se nas últimas décadas, muitas profissões já foram substituídas por máquinas e em um quadro não tão distante muitos outros serão substituídos pela inteligência artificial, principalmente os trabalhos cujas tarefas são rotineiras e repetitivas, essas são mais suscetíveis de serem substituídas pela automação e profissões de outras naturezas como as associadas a tecnologias e mídias dentre outras que serão suplantadas pela Inteligência Artificial.

O que se avista no porvir com o avanço da Uberização, de acordo com Santos (2022), é a fragmentação dos vínculos de trabalho em defluência da já mencionada aceleração dos sistemas de informação levando em conta que a utilização da tecnologia no trabalho, nesse decurso denominado Uberização, integra a superexploração do trabalhador, além de extinguir postos de trabalho.

Fontes (2017), ao dissertar a despeito da Uberização como ramificação do avanço tecnológico classifica a tecnologia como um elemento “externo” à humanidade e alheio ao seu destino, mesmo sendo ela uma criação humana e resultado de trabalhos coletivos consolidado em todos os tipos de máquinas, das mecânicas as digitais e dos diferentes processos computacionais. Para Fontes (2017), esse contexto inverte a ordem dos fatos e desse modo a tecnologia é posta em um patamar superior ao homem. É como se a tecnologia concebesse revoluções em sua vida social de forma independente. A verdade é que ela é uma ameaça constante ao emprego, ao passo em que se tornou o principal instrumento de eliminação do trabalho, que futuramente poderá dispensar por total a mão de obra humana, substituindo-a pela tecnologia.

Com toda imprecisão e insegurança sobre o futuro do trabalhador na era da Uberização é de extrema importância que as autoridades competentes se imponham, de modo a estabelecer estratégias que garantam a proteção do trabalho e atenuem os efeitos da Uberização, diminuindo também os índices de informalidade, empregando políticas de enfrentamento a esses fenômenos. Uma das ações protetivas que podem intervir no futuro catastrófico a que caminha o mundo trabalhista é a regulamentação de atividades enquadradas na informalidade, em especial as Uberizadas.

O governo brasileiro tomou uma iniciativa importante ao criar um grupo de trabalho responsável por realizar uma consonância de interesses entre trabalhadores, empresas e sociedade, o que garantirá a permanência da tão defendida flexibilidade do trabalho dos que laboram por intermédio de aplicativos, promovendo a segurança social e dando dignidade a

esses profissionais através da instauração de um marco regulatório. Essa medida traz esperança de mudanças na vida dos motoristas de aplicativos, pois contribui com a segurança do trabalhador, além de assegurar seus direitos fundamentais, tornando a tecnologia uma ferramenta para assegurar mudanças positivas no trabalho, assim como proporcionar e expansão do desenvolvimento econômico no Brasil.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho proporcionou ao leitor a ampliação do conhecimento sobre o tema “informalidade” e como essa temática engloba várias profissões. Buscou-se neste estudo, apoiar todas as linhas de pesquisas exclusivamente nas plataformas digitais de trabalhos realizados por aplicativos de transporte privado, mais especificamente o realizado na plataforma Uber, analisando seu fenômeno que ficou conhecido como Uberização sob a proposta de investigar a precarização do trabalho, o que possibilitou fazer a sutil ligação entre essas questões e o avanço da informalidade no Brasil.

A proposta da pesquisa foi investigar as causas do aumento da informalidade e para obter a resposta desejada foi preciso sondar a informalidade desde sua origem, partindo do pressuposto que o fim da escravização e consequente nascimento do mercado de trabalho coincidem com a origem da informalidade. A partir de então essa informalidade veio em uma crescente constante, sendo reduzida com a implementação de uma legislação atuante no mundo trabalhista. Contudo verificou-se que todas as vezes em que o mundo passava por transformações, o trabalho sofria com a perda de postos de trabalho e um consequente aumento dos índices de desemprego. Ao aprofundar a pesquisa nesse sentido foi possível atingir o objetivo geral do trabalho, pois verificou-se mediante pesquisa bibliográfica que o aumento da informalidade tem forte ligação com o avanço tecnológico, sendo que os principais eventos mundiais responsáveis pelas grandes transformações no mundo do trabalho foram as revoluções industriais. Da primeira revolução industrial à quarta revolução, conhecida como “Indústria 4.0” o trabalho passou por diversas transições, todas associadas aos avanços tecnológicos, sendo que essa evolução da tecnologia se tornou o principal motivo do aumento da informalidade no Brasil e no mundo.

Tendo em vista que o avanço da tecnologia está diretamente relacionado com a informalidade, seria incoerente negar que a plataforma digital Uber, assim como os demais aplicativos de transporte, colaboram com o aumento da informalidade, considerando que essas atividades ainda não foram regulamentadas pelo governo do Brasil. Na pesquisa exploratória sobre o perfil dos motoristas colaboradores pode-se levantar informações importantes relativas as características socioeconômicas dos mesmos, dentre outras e nessa análise foi possível extrair entrevistas nas quais os motoristas expunham suas motivações para se manterem dirigindo para as plataformas digitais mesmo na conjuntura atual, onde essas profissões permanecem desregulamentadas e as principais motivações são a busca pela autonomia, os ganhos imediatos, a “ausência” de um patrão e a flexibilidade de horários.

Em vista do exposto pode-se afirmar que de fato a Uberização é uma tendência que se perpetua rumo ao futuro; a digitalização do trabalho se disseminou tanto nos meios de produção, quanto nas prestações de serviço e essa realidade põe em risco as relações de trabalho e os direitos já adquiridos pelos trabalhadores. Esse cenário gera preocupação, sendo necessário que as autoridades criem uma agenda para combater os efeitos desse novo modelo de negócio de economia compartilhada que se baseia na tecnologia. Sabe-se que a uberização é fruto do neoliberalismo e como já foi explicitado no decorrer desse trabalho as atividades realizadas nas plataformas digitais tem amparo jurídico alicerçadas na livre iniciativa. Contudo, diante das proporções que vem tomando se faz necessário uma intervenção estatal no sentido de regular o trabalho intermediado por aplicativos e garantir a dignidade dos trabalhadores, assegurando seus direitos até então suprimidos.

Os achados da pesquisa destacam que a plataforma Uber exemplifica a crescente informalidade e precarização do trabalho no Brasil, impulsionada pela era digital. A análise revelou que muitos trabalhadores optam pela Uber pela flexibilidade de horários e ganhos imediatos, mas enfrentam uma ausência de proteção social e trabalhista. A pesquisa também constatou que a maioria dos motoristas é de baixa escolaridade e pertence a grupos raciais historicamente marginalizados.

Quanto às dificuldades, a pesquisa enfrentou desafios na coleta de dados devido à dispersão de informações e à falta de regulamentação clara no setor.

Este trabalho espera contribuir com o debate sobre a precarização do trabalho no Brasil, especialmente no contexto da uberização. Ao analisar os impactos econômicos, sociais e legais dessa modalidade de trabalho, a pesquisa busca fornecer subsídios para políticas públicas que promovam a regulamentação e proteção dos trabalhadores envolvidos. Além disso, espera-se que o estudo contribua para a sensibilização da sociedade quanto as implicações do aumento da informalidade, destacando a necessidade de novas abordagens para proteger os direitos dos trabalhadores na era digital.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A. SILVA, Raphael; S. DE PAIVA, Matheus; A. DEFINA, Denise.; H. C. DE OLIVEIRA, Jorge. UBER: Aspectos legais e econômicos na prestabilidade do serviço no mercado brasileiro. **Hegemonia**, [S. l.], n. 23, p. 17, 2018. DOI: 10.47695/hegemonia.vi23.233. Disponível em: <https://revistahegemonia.emnuvens.com.br/hegemonia/article/view/233>. Acesso em: 21 mai. 2024.

ABÍLIO, L. C.; AMORIM, H.; GROHMANN, R.. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, v. 23, n. 57, p. 26–56, maio 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/soc/a/XDh9FZw9Bcy5GkYGzngPxB/#> Acesso em: 12 fev. 2024.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado?. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, abr./jul. 2020. Submissão em: 12/11/2019. Revisor A: 10/01/2020; Revisor B: 09/02/2020; Revisor B: 03/03/2020. Aceite em: 08/03/2020. DOI – <http://dx.doi.org/10.22409/contracampo.v39i1.38579> Acesso em: 10 fev. 2024.

ABÍLIO, Ludmila; HENRIQUE, Artur; MARQUES, Léa; TEIXEIRA, Daniel. Informalidade: Realidades e possibilidades para o mercado de trabalho brasileiro. **Reconexão Periferias**, p.06, 2018.

ANJOS, G. G. E. dos (2021). O Futuro do trabalho. **Dissertação** (Mestrado), Iscte - Instituto Universitário de Lisboa. Repositório do Iscte. <http://hdl.handle.net/10071/24283> Acesso em: 14 mai. 2024.

ANTUNES, Diogo de Carvalho. O Grupo tripartite brasileiro e os desafios de compor uma proposta de regulação do trabalho coordenado por plataformas digitais. **Mercado de Trabalho: Conjuntura e Análise**. Brasília, v. 30, n. 77, p. -, abr. 2024. Acesso em: 12 mai. 2024.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: O novo proletariado na era digital**. 1º ed.- São Paulo; Boitempo. 2018(mundo do trabalho) recurso digital.

ARAÚJO, Marley Rosana Melo de; MORAIS, Kátia Regina Santos de. Precarização do trabalho e o processo de derrocada do trabalhador. **Cad. Psicol. Soc. Trab.**, São Paulo, v.20, n.1, p. 1-13,2017. Disponível em <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-37172017000100001&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 16 abr. 2024.

ÁRTICO, Jair Aparecido. Futuro do trabalho, empregabilidade e ‘uberização’ da econômica. **Gestão**, v. 4, p. 70-83. Disponível em: <https://scholar.archive.org/work/yb3fcyyn5hrvndzg27v3qpa24/access/wayback/https://openaccess.blucher.com.br/download-pdf/455/21994>. Acesso em: 14 fev. 2024.

BESSA, A. C. O perfil do motorista de aplicativo no Brasil. **Movimentação**, [S. l.], v. 8, n. 14, p. 24–43, 2021. DOI: 10.30612/mvt.v8i14.14406. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/movimentacao/article/view/14406>. Acesso em: 13 jun. 2024.

BETTIOL, Tânia Mary. **A informalidade do trabalho no Brasil: uma perspectiva histórica**.

P. 04, São Paulo, 2009. Disponível em: <http://www.diaadiaeducacao.pr.gov.br/portals/pde/arquivos/1995-8.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2024.

BRANDÃO, R. L.; DA PONTE, K. F. Uma análise sobre a precarização do trabalho a partir da empresa-aplicativo UBER. **PEGADA - A Revista da Geografia do Trabalho**, [S. l.], v. 22, n. 3, p. 26–47, 2022. DOI: 10.33026/peg.v22i3.8712. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/view/8712>. Acesso em: 19 maio. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm Acesso em: 20 mai. 2024.

BRASIL. Lei de nº 13640, de 26 de março 2018. **Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm Acesso em: 02 fev. 2024.

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**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm Acesso em: 02 fev. 2024.

BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. **Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987cons.htm Acesso em: 02 fev. 2024.

BRASIL, 2024. **PL dos motoristas de aplicativos**. Disponível em: <https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2024/03/lula-pl-dos-motoristas-de-aplicativos-e-201cmarco-no-mundo-do-trabalho201d>. Acesso em: 01 jun. 2024.

BRASIL, 2024. **PL dos motoristas de aplicativos**. Presidência da República; Mensagem de nº 131. Disponível em: https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.planalto.gov.br%2FCCIVIL_03%2FProjetos%2FAto_2023_2026%2F2024%2FPLP%2Fmsg%2FMsg-0131.doc&wdOrigin=BROWSELINK. Acesso em: 21 abr. 2024.

BRODBEKIER, B. Poder regulamentar da Administração Pública. IN: DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella, Parcerias na Administração Pública, ob. cit., p. 141. **Revista de Direito Administrativo**, [S. l.], v. 233, p. 141–178, 2003. DOI: 10.12660/rda.v233.2003.45446. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rda/article/view/45446>. Acesso em: 28 mai. 2024.

BRODBEKIER, B. Poder regulamentar da Administração Pública. In: MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de Direito Administrativo, Ed. Malheiros, 13ª edição, p. 309. **Revista de Direito Administrativo**, [S. l.], v. 233, p. 141–178, 2003. DOI: 10.12660/rda.v233.2003.45446. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rda/article/view/45446>. Acesso em: 28 mai. 2024.

CACCIAMALI, Maria Cristina. Globalização e processo de informalidade. **Economia e Sociedade**, Campinas, (14): 153-174, jun. 2000. Disponível em: <https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/artigos/507/06-Cacciamali.pdf>. Acesso em: 23 jun. 2024.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2024. Resultados – enquetes da Câmara dos Deputados. **Enquete do PL 12/2024**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/enquetes/2419243/resultados>. Acesso em: 23 jul. 2024.

CARVALHO, Aline Gonçalves de. O trabalho informal e a previdência social no Brasil: uma análise da uberização e seus reflexos nos direitos previdenciários do trabalhador. 2022. 32 f. **Trabalho de Conclusão de Curso** (Graduação em Direito) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2022.. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/35993/1/OTrabalhoInformal.pdf>. Acesso em: 23 abr. 2024.

CATTO, André. Motoristas de apps: entenda o projeto e veja argumentos a favor e contra- e qual o caminho até virar lei. **G1 economia**, 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2024/03/08/motoristas-de-apps-entenda-o-projeto-e-veja-argumentos-a-favor-e-contra-e-qual-o-caminho-ate-virar-lei.ghtml>. Acesso em: 10 jun. 2024.

CENTRO BRASILEIRO DE ANÁLISE E PLANEJAMENTO(CEBRAP). **Mobilidade urbana e logística de entregas**: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos. Brasil. Abril ,2023. Disponível: https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2023/11/Pocket-Report-AMOBITEC_PORT-1.pdf. Acesso em: 11 abr. 2024.

CNN BRASIL. **Novas tecnologias**: tendências e o que esperar para o futuro. Brasil, abr. 2023. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/tecnologia/novas-tecnologias/> Acesso em: 23 mar. 2024.

CONFEDERAÇÃO Nacional da Indústria. Futuro do trabalho: desafios e reflexões no cenário da quarta revolução industrial. **Confederação Nacional da Indústria**. – Brasília: CNI, 2022. 64 p. Disponível em: <https://conexaotrabalho.portaldaindustria.com.br/media/publication/files/Futuro%20do%20Trabalho.pdf> Acesso em: 23 abr. 2024.

COSTA NETO, Alceu Fernandes da. **A consolidação da economia movida pelas plataformas digitais**: uma análise sobre a trajetória da regulamentação da Uber no Brasil. 2022.

COSTA, Crislayne. Uber gerou R\$ 36 bilhões para a economia brasileira em 2021. **Uber Newsroom**. Brasil. 27 de out. 2022. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/impacto-no-brasil/> Acesso em: 23 mai. 2024.

DA COSTA TEIXEIRA MIRANDA VASCONCELOS, G. Os desafios trazidos pela expansão da economia de compartilhamento no transporte individual de passageiros: uber, serviço público ou atividade econômica em sentido estrito? **Caderno Virtual**, [S. l.], v. 1, n. 42, 2018. Disponível em: <https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/cadernovirtual/article/view/3311>. Acesso em: 27 mai. 2024.

DATAFOLHA INSTITUTO DE PESQUISAS. **O futuro do trabalho por aplicativo**. Brasil; março de 2023. Disponível em:

https://content.news.ifood.com.br/uploads/2023/05/Datafolha_PM5597-final.pdf Acesso em: 23 mai. 2024.

DE SENA, Caroline Souza Cruz; OBREGÓN, Marcelo Fernando Quiroga. **A ocorrência da prática de dumping e dumping social na empresa UBER**. 10 jan. 2020. Disponível em: https://www.derechocambiosocial.com/revista062/La_ocurrencia_del_dumping.pdf. Acesso em: 23 mar. 2024.

FERNANDES, R. DE C. P.. O construto multidimensional trabalho precário, o futuro do trabalho e a saúde de trabalhadoras(es). **Cadernos de Saúde Pública**, v. 39, n. 4, p. e00100522, 2023. <https://www.scielo.br/j/csp/a/wjW6PxqXbhkryFKyKmgYQZs/?lang=pt#> Acesso em: 02 fev. 2024.

FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o Marxismo-Revista do NIEP-Marx**, v. 5, n. 8, p. 45-67, 2017. Disponível em: <https://niepmarx.com.br/index.php/MM/article/view/22> Acesso em: 08 jan. 2024.

FUNDAÇÃO PERSEU ABRAMO. **Trajetórias da Informalidade no Brasil contemporâneo**. Org. Lea Marques. São Paulo, 2021. Disponível em: https://fpabramo.org.br/publicacoes/wp-content/uploads/sites/5/2021/07/Trabalho-einformalidade-web_final.pdf#page44. Acesso em: 12 nov. 2023.

GARCIA JÚNIOR, Wagner Roberto Ramos. Uber: (des)regulação econômica e entraves políticos. **Dissertação** (Mestrado em Economia e Mercados) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2020.

IBGE- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio**: desocupação cresce em 16 das 27 UFs no primeiro trimestre de 2023. Ano 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/36942-pnad-continua-trimestral-desocupacao-cresce-em-16-das-27-ufs-no-primeiro-trimestre-de-2023>. Acesso em: 03 jun. 2024.

IBGE- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio**: desemprego. 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso em: 02 jun. 2024.

IBGE- INSTITUTO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio**: Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais. 2022. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102035_informativo.pdf Acesso em: 02 jun. 2024.

JÚNIOR, Cardoso; GOMES, Stanley. **Os impactos sociais e econômicos causados pela regulamentação do Uber no Brasil**. 2018. Disponível em: <http://repositorioinstitucional.uea.edu.br/handle/riuea/1069>. Acesso em: 03 jun. 2024.

KAMADA, Fabiana Larissa; TAVEIRA, Ulisses de Miranda. Liberalismo, Intervenção e Papel do Estado. p. 65-74. In: SIQUEIRA NETO, José Francisco; BERTOLIN, Patrícia Tuma Martins. **Direito do Trabalho no Brasil de 1930 a 1946**. São Paulo: Atlas, 2015.

KANAN, L. A.; ARRUDA, M. P. DE .. A organização do trabalho na era digital. **Estudos de Psicologia (Campinas)**, v. 30, n. 4, p. 583–591, out. 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/estpsi/a/RJcLVpKBksMkFjHxSVCM8Mh/?format=pdf&lang=pt>.

Acesso em: 22 mar. 2024.

LANDY, Lara Dutra; OLIVEIRA, Bruno Squizzato. Precarização do trabalho: a onda da uberização. **Revista científica UNIFAGOC**, V.07, n.2, p. 38-51, 2022.

MANO, Felipe Gomes. O fundamental precisa ser real: uberização e a centralidade do trabalho para a dignidade da classe trabalhadora. **Estudos em ciências humanas e sociais no Brasil: produções multidisciplinares no século XXI**, v. 02, Florianópolis, SC, 2023. Disponível em: <https://institutoscientia.com/wp-content/uploads/2023/03/capitulo-humanas-scientia-72.pdf>. Acesso em: 01 mai. 2024.

MARTINS, Ana Christina Tavares; DE MIRANDA, Maria Geralda. Capital social, precarização e uberização do trabalho. **LexCult: revista eletrônica de direito e humanidades**, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 93-108, dez. 2017. ISSN 2594-8261. Disponível em: <<http://lexcultcejf.trf2.jus.br/index.php/LexCult/article/view/7>>. Acesso em: 19 maio 2024.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Notícias e Conteúdos**, mai., 2024. Luiz Marinho recebe do deputado Augusto Coutinho (Republicanos-PE) proposta de relatório sobre PLP 12/24. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/noticias-e-conteudo/2024/Maio/luiz-marinho-recebe-do-deputado-augusto-coutinho-republicanos-pe-proposta-de-relatorio-sobre-plp-12-24>. Acesso em: 02 mai. 2024.

OLIVEIRA, Halex Bastos. O tratamento jurídico da UBER no Brasil. 2016. 70 f. **Monografia** (Graduação em Direito) - Faculdade de Direito, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016. Disponível em: <http://repositorio.ufc.br/handle/riufc/25653>. Acesso em: 03 jun. 2024.

PEREIRA, Adriano; SIMONETA, Eugênio de Oliveira. **INDÚSTRIA 4.0: Conceitos e perspectivas para o brasil**. v.16, n.1, jan./jul. 2018. ISSN: 1517-0276/EISSN: 2236-5362. <http://periodicos.unincor.br/index.php/revistaunincor/article/view/4938>. Acesso em: 11 jun. 2024.

PESQUISA NACIONAL POR AMOSTRA DE DOMICÍLIO CONTÍNUA. **Indicadores mensais produzidos com informações do 1º trimestre de 2024**. Rio de Janeiro, 17 de mai. de 2024. Disponível em: https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/94fb79a6f621a537b9d2add4e5ff47.pdf. Acesso em: 23 mar. 2024.

PINHEIRO, Silvia Silva Martins; SOUZA, Marcia de Paula; GUIMARÃES, Karoline Claudino. Uberização: a precarização do trabalho no capitalismo contemporâneo. **Serviço Social em Debate**, [S. l.], v. 1, n. 2, 2020. Disponível em: <https://revista.uemg.br/index.php/serv-soc-debate/article/view/3923>. Acesso em: 8 maio. 2024.

PIRES, Marcos Cordeiro. O Brasil, o Mundo e a Quarta Revolução Industrial: reflexões sobre os impactos econômicos e sociais. **Revista de Economia Política e História Econômica**, v. 40, n. 14, p. 5-36, 2018.

RODRIGUES, Horácio Wanderlei; BECHARA, Gabriela Natacha; GRUBBA, Leilane Serratine. ERA DIGITAL E CONTROLE DA INFORMAÇÃO. **Revista Em Tempo**, [S.l.], v. 20, n. 1, nov. 2020. ISSN 1984-7858. Disponível em: <<https://revista.univem.edu.br/emtempo/article/view/3268>>. Acesso em: 16 mai 2024.

SANTOS DA SILVA, J. A.; ARAÚJO SANTOS, D. ; MOREIRA CHAVES, A.; TEIXEIRA

DE ASSUNÇÃO, E. Administração e relações de trabalho na contemporaneidade: uma tendência denominada uberização. **Cadernos de Ciências Sociais Aplicadas**, [S. l.], v. 19, n. 33, p. 26-42, 2022. DOI: 10.22481/ccsa.v19i33.10423. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/index.php/ccsa/article/view/10423>. Acesso em: 17 jun. 2024.

SANTOS DA SILVA, J. A.; ARAÚJO SANTOS, D.; MOREIRA CHAVES, A.; TEIXEIRA DE ASSUNÇÃO, E.. Administração e relações de trabalho na contemporaneidade: uma tendência denominada uberização. **Cadernos de Ciências Sociais Aplicadas**, [S. l.], v. 19, n. 33, p. 26-42, 2022. DOI: 10.22481/ccsa.v19i33.10423. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/index.php/ccsa/article/view/10423>. Acesso em: 23 jun. 2024.

SARACEVIC, Tefko. Tecnologia da informação, sistemas de informação e informação como utilidade pública. **Ciência da informação**, v. 3, n. 1, 1974.

SILVA, Sandro Pereira. Informalidade: “o que é e o que não pode ser que não é”. 2018. **Revista Radar**, v.55. Disponível em: [180209_radar_55.pdf](https://ipea.gov.br/180209_radar_55.pdf) (ipea.gov.br). Acesso em: 10 jun. 2024.

THEODORO, Mário (Org.). **As políticas públicas e a desigualdade racial no Brasil 120 anos após a abolição**. Brasília: IPEA, 2008.

UBER NEWSROOM. **Fatos e dados sobre a Uber**. Brasil. 1 de nov. 2023. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-br/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 01 jun. 2024.