

## A Luta por Direitos dos Trabalhadores “Uberizados”: Apontamentos Iniciais Sobre Organização e Atuação Coletivas

### Fight for the Right of “Uberized” Workers: Early Remarks About Organization and Collective Actions.

\*Thiago Patricio Gondim<sup>1</sup> 

#### Resumo

Diante do crescimento do fenômeno da uberização no Brasil, o artigo analisa as novas formas de trabalho uberizado e seus impactos no mercado de trabalho e na regulação das relações de trabalho, bem como examina as reações dos trabalhadores no campo da organização e representação coletivas. Realizou-se uma pesquisa no sítio eletrônico Google para verificar os grupos de trabalhadores uberizados que buscam se organizar, quais as características de sua organização e as entidades que os representam e examinar as suas formas de atuação por meio da coleta de dados provenientes de seus canais de comunicação eletrônicos. Observou-se a existência de um conjunto de sindicatos e associações representantes das categorias de motoristas e motofretistas vinculados a aplicativos que contribuem para a construção de uma luta por direitos com ações direcionadas ao poder público e às empresas a partir de demandas relacionadas ao acesso ao trabalho, à redução de custos, à segurança e à remuneração.

**Palavras-chave:** Trabalhadores em plataformas digitais. Luta por direitos. Sindicatos.

#### Abstract

In face of the increasing uberization phenomenon in Brazil, the article analyses new forms of uberized work, its impacts at the working market and the regulation of labor relations, it also examines the workers reactions by organizations and collective representations. A research have been made in Google platform to verify which uberized workers groups engages to organize themselves, which are the characteristics and entities that they represent and to examine its forms of action by collecting data at their electronic communications channels. Highlighted unions and associations that represent drivers and motorcycle deliverers linked to applications, whose contribute to build the fight for rights by actions aiming the public power and companies, arisen demands related to access to work, costs reduction, security and remuneration.

**Keywords:** Uberization. Digital platforms workers. Civil right fight. Unions.

---

<sup>1</sup> Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade Nacional de Direito, Programa de Pós-Graduação em Direito (PPGD/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil). ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9056-0789>.

## Introdução

O fenômeno da “uberização” (ABÍLIO, 2019, 2020) tem se espalhado para diversas partes do mundo e produzido impactos no mercado de trabalho, na regulação das relações laborais e nas condições de trabalho dos trabalhadores em diferentes setores da economia. Estimulado pelo célere desenvolvimento das Novas Tecnologias de Informação e Comunicação – TICs, tal fenômeno institui uma nova forma de organização, gestão e controle do trabalho que tende a ampliar a situação de precariedade para um número crescente de trabalhadores por meio do afastamento do estatuto salarial associado à condição jurídica de empregado. No Brasil, o trabalho uberizado tem se transformado em uma saída imposta pelo mercado para a redução do desemprego e adquirido cada vez mais espaço diante das sucessivas mudanças na regulação das relações de trabalho no país asseveradas pela Reforma Trabalhista, instituída pela Lei nº 13.467/17, que contribui para a redução da proteção social conferida pelo direito do trabalho a partir da criação de diversos tipos de contratos precários e da fragilização dos sindicatos (GALVÃO, 2019).

Diante desse cenário, o artigo analisa as características das novas formas de trabalho uberizado e seus impactos no mercado de trabalho e na regulação das relações de trabalho, bem como examina as reações dos trabalhadores uberizados ao modelo de negócios definido pelas empresas-aplicativo no campo da organização e representação coletivas. A primeira seção apresenta as transformações promovidas nos modelos de negócios das empresas a partir do fenômeno da “Indústria 4.0” (ANTUNES, 2018) e ressalta a centralidade das plataformas digitais para o seu funcionamento, bem como aponta os seus desdobramentos no mundo do trabalho por meio do conceito de uberização, resultando na introdução de novas formas de trabalho, no aprofundamento da precariedade e na expansão da racionalidade neoliberal (DARDOT; LAVAL, 2016). A segunda seção expõe os desafios trazidos pelas novas formas de trabalho uberizado ao direito do trabalho e mapeia brevemente as possibilidades de regulação e interpretação em termos jurídicos, incluindo alguns exemplos de ações institucionais direcionadas à proteção social do trabalho uberizado. Por fim, a terceira e última seção, coloca em questão se e como os trabalhadores que oferecem serviços por meio de plataformas digitais têm se mobilizado, quais são as suas reivindicações e sua relação com a estrutura sindical, isto é, se foram incorporados a sindicatos existentes ou optaram pela criação de novos sindicatos. Para tanto, realizou-se uma pesquisa no sítio eletrônico Google em dezembro de 2019 com os objetivos de verificar os grupos de trabalhadores uberizados que buscam se organizar coletivamente e quais as características de sua organização, levantar as entidades que os representam e examinar as suas formas de atuação por meio da coleta de dados provenientes de seus canais de comunicação eletrônicos com as coletividades representadas.

### 1. As Novas Formas de Trabalho “uberizados” e seus impactos

Nas últimas décadas, observa-se uma transformação no sistema capitalista com a constituição de uma nova fase da automação industrial caracterizada pela intensificação dos processos produtivos automatizados em toda a cadeia geradora de valor de modo que a logística empresarial seja inteiramente controlada no plano digital. O desenvolvimento cada vez mais célere de novas tecnologias de informação e

comunicação – TICs – impulsiona a dinâmica de um processo que tende a expandir a quantidade de trabalhadores intermitentes globais e eliminar de forma crescente um número incalculável de força de trabalho que se tornará supérflua e sobrando, sem acesso a empregos, seguridade social e alguma perspectiva de futuro. Antunes (2018, p. 37-38) denomina tal estágio de “Indústria 4.0”.

Neste contexto, diretamente associada às mudanças apresentadas acima, surge uma nova forma de gestão, organização e controle do trabalho, identificada pelo termo “uberização”, que se firma como tendência global no mundo do trabalho (ABÍLIO, 2019, p. 2-3). As plataformas digitais são o símbolo deste fenômeno e representam, ao mesmo tempo, o resultado e um novo estágio dos processos globais de produção em curso há décadas que resultam em novos modos de dispersar o trabalho sem perder o controle sobre ele. Entre os seus elementos centrais, destaca-se: (i) a simultaneidade entre dispersão e centralização que se concretiza em uma multidão de trabalhadores subordinados a uma única empresa; (ii) a possibilidade tecnológica de um mapeamento pleno do processo de trabalho, do processamento de dados em enorme escala e do gerenciamento combinado e simultâneo de múltiplas informações que possibilitam pensar em termos de um “gerenciamento algorítmico” do trabalho; (iii) um sistema de avaliações que estabelece – de forma ilocalizável e com regras informalmente definidas – um padrão de qualidade do trabalho que deverá ser seguido pelos trabalhadores; e (iv) a completa disponibilidade do trabalhador, que passa a ser recrutado e remunerado sob novas lógicas, arca com os riscos e custos de sua atividade e encontra-se inteiramente desprovido de garantias, direitos e segurança (ABÍLIO, 2019, p. 3).

O trabalho por intermédio de plataformas digitais se apresenta nas seguintes formas: “crowdwork” (“trabalho em multidão”) e “work on-demand via apps” (“trabalho sob demanda via aplicativos”) (DE STEFANO, 2016, p. 1-2). A primeira refere-se às atividades de trabalho que implicam na realização de uma série de tarefas por meio de plataformas digitais que colocam em contato um número indefinido de organizações e indivíduos através da internet, permitindo potencialmente a conexão entre clientes e trabalhadores em uma base global. O trabalho é executado predominantemente no modo on-line e as plataformas adotam diferentes métodos para a distribuição de tarefas e pagamento<sup>2</sup>. O *crowdwork* apresenta um nível de descentralização produtiva que não havia sido possível até o desenvolvimento da tecnologia atual (TODOLÍ SIGNES, 2015, p. 3-4).

A segunda identifica uma forma de trabalho em que a execução de atividades tradicionais como transporte, limpeza, entrega e outros serviços, mas também formas de trabalho administrativo, são canalizadas por aplicativos gerenciados por empresas que intervêm na definição de padrões mínimos de qualidade para a prestação do serviço e na

---

<sup>2</sup> Dentro de uma mesma plataforma, existe a possibilidade de uma variação significativa da natureza e complexidade das tarefas. A maioria do trabalho disponível é formada por microtarefas extremamente fragmentadas que em regra não demandam muita qualificação e são inexequíveis por computadores ou sistemas automatizados, como responder pesquisas, avaliar elementos de texto e transcrever áudios. As macrotarefas, por sua vez, caracterizam-se por serem menos automatizadas e demandarem melhor capacidade de análise, abrangendo projetos simples (não automatizados e que exigem investimentos do trabalhador) e projetos complexos, como a criação de logomarcas, desenvolvimento de sites eletrônicos, elaboração inicial de campanhas de marketing ou concepção de design de interiores (OITAVEN; CARELLI; CASAGRANDE, 2018, p. 15). O pagamento pelo trabalho também apresenta formas diferentes que incluem a definição da remuneração entre cliente e trabalhador com a plataforma atuando apenas como facilitadora da relação, a ausência de relacionamento entre cliente e trabalhador com este executando as tarefas e sendo pago pela plataforma que fornece o resultado ao primeiro e até mesmo o estímulo de uma competição entre as pessoas que trabalham na mesma tarefa, garantindo-se ao cliente a seleção e o pagamento somente do melhor produto (DE STEFANO, 2016, p. 2).

seleção e gestão dos trabalhadores. O suprimento da demanda por tais atividades é realizado no modo off-line e as plataformas podem distinguir serviços da mesma natureza com o objetivo de acessar diferentes graus de clientes e trabalhadores (DE STEFANO, 2016, p. 2).

Essa última forma de trabalho ganhou bastante visibilidade recentemente no Brasil como uma alternativa ao desemprego para milhões de pessoas que passaram a realizar predominantemente serviços de transporte de passageiros e entrega de mercadorias. Embora a taxa de desocupação no mercado de trabalho brasileiro tenha diminuído nos últimos meses de 2019, esta mudança foi acompanhada pelo aumento do número de trabalhadores por conta própria sem contribuição previdenciária<sup>3</sup>, mantendo-se uma alta taxa de informalidade<sup>4</sup>. Ocorreu, portanto, um crescimento do conjunto de postos de trabalho precários a partir do aumento do trabalho sob demanda via aplicativos, o que resultará em um problema a longo prazo em virtude da ausência de acesso destes trabalhadores a proteção social e da dificuldade que a previdência social terá de se financiar nos próximos anos.

No entanto, em um cenário de crise econômica, as dificuldades de crescimento e redução do desemprego tornam-se uma oportunidade para as empresas que adotam o trabalho sob demanda via aplicativos consolidarem seus modelos de negócios. O suporte tecnológico fornecido pelas plataformas digitais permite a instituição de um novo modo de execução das atividades econômicas que proporciona o aumento da competitividade das empresas por meio do controle dos polos de oferta e demanda de determinados serviços, da fixação de um preço mais baixo para os serviços ofertados e da sobreposição da regulação privada em relação à pública. Em contrapartida, coloca os trabalhadores em uma situação de grande precariedade, pois transfere ao máximo os riscos do empreendimento (LIMA; BRIDI, 2019; OITAVEN; CARELLI; CASAGRANDE, 2018; TRILLO PÁRRAGA, 2016).

O surgimento e expansão desse novo modelo de execução das atividades econômicas estão diretamente associados ao processo de instituição de uma razão neoliberal para o desenvolvimento do capitalismo contemporâneo que por meio de um conjunto de discursos, práticas e dispositivos determina um novo modo de governo a partir do princípio universal da concorrência (DARDOT; LAVAL, 2016). Deste modo, a estratégia das empresas da Indústria 4.0 em identificar os trabalhadores das plataformas digitais como “parceiros” ou “colaboradores” tem a pretensão de dialogar com a imagem que o neoliberalismo constrói do indivíduo como “empreendedor de si mesmo” capaz de se valorizar cada vez mais enquanto um “capital humano” em um

---

<sup>3</sup> De acordo com os dados da Pesquisa Nacional de Amostra dos Domicílios Contínua (PnadC) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a taxa de desocupação foi de 11,2% no trimestre encerrado em novembro de 2019, com o total de 11,9 milhões de desocupados, índice mais baixo desde o trimestre encerrado em maio de 2016. No mesmo período, o número de trabalhadores por conta própria cresceu 1,2%, perfazendo um total de 24,6 milhões. Segundo as informações adicionais da Pnad Contínua, divulgadas em dezembro de 2019, o número de pessoas que trabalham em veículos, que inclui os motoristas de aplicativos, aumentou 29,2% em 2018, 810 mil trabalhadores a mais do que em 2017, atingindo um total de 3,6 milhões de trabalhadores. Do mesmo modo, o número de pessoas que trabalham em local designado pelo empregador ou cliente, que incluem os entregadores de mercadorias que se locomovem por meio de motos e bicicletas, em grande parte conectados a aplicativos, registrou a maior alta desde 2012 ao avançar quase 10% em 2018 em comparação com 2017, chegando a 10,1 milhões de trabalhadores (MENDONÇA, 2019).

<sup>4</sup> Segundo os dados da Pnad Contínua para o trimestre iniciado em novembro de 2019, a taxa de informalidade atingiu o percentual de 41,1%, perfazendo um total de 38,833 milhões de trabalhadores (AMORIM; COTRIM; ASSIS, 2019).

sistema que adota a concorrência como princípio de organização da sociedade e, deste modo, permite e legitima o processo de eliminação seletiva dos mais fracos (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 52-54). Em contraposição, alguns estudos recentes (ABÍLIO, 2019; CARELLI, 2017) apontam para a situação de precariedade a qual estão submetidos os trabalhadores sob demanda via aplicativos em virtude das condições em que realizam o seu trabalho e da ausência do gozo de direitos pertinentes à relação de emprego, como férias, jornada de trabalho, salário, FGTS, seguro-desemprego, aposentadoria etc.

Como exemplo, destaca-se o caso dos motofretistas na cidade de São Paulo em que o ingresso das empresas-aplicativo no setor de entrega de mercadorias em um contexto de crise econômica provocou o crescimento da oferta de trabalhadores desempregados ou em ocupações precárias para a prestação deste serviço. Por meio da estratégia de rebaixar o valor da remuneração para enfrentar a concorrência, tais empresas promoveram nos últimos anos um processo de monopolização e cartelização que levou ao fechamento da maioria das empresas terceirizadas do setor. Diante deste cenário, a concorrência tornou-se um fator permanente de degradação das condições de trabalho e da remuneração e houve a redução da profissionalização com o aumento do segmento amador e provisório formado por trabalhadores que não conhecem a cidade e são dependentes do GPS, que não tem a moto em condições apropriadas e que não possuem o saber-fazer de dirigir sem colocar sua própria vida em risco (ABÍLIO, 2019, p. 6-8).

A partir de um breve quadro das transformações promovidas nos modelos de negócios das empresas com a criação e o desenvolvimento das plataformas digitais e dos seus impactos na economia e na organização, gestão e controle do trabalho, a próxima seção coloca em questão os desafios postos pelas novas formas de trabalho uberizado ao direito do trabalho, incluindo a apresentação de algumas ações institucionais que apontam caminhos para a interpretação do fenômeno da uberização em termos jurídicos e sua regulação. Em seguida, o artigo se concentra no exame das possibilidades de organização coletiva dos trabalhadores submetidos às novas formas de trabalho uberizado e suas características, verificando as entidades que representam os interesses destes trabalhadores no Brasil e suas principais formas de atuação.

## **2. Direito do Trabalho, Instituições e as Possibilidades de regulação das novas formas de trabalho “uberizados”**

As empresas que realizam trabalho sob demanda por intermédio de aplicativos adotam modelos de negócios cujo principal objetivo é direcionar o uso dos recursos tecnológicos para a redução dos custos do empreendimento por meio da instituição de uma nova forma de organização do trabalho que se estrutura a partir das plataformas digitais. Neste sentido, as estratégias discursivas desenvolvidas por tais empresas para justificar seus modelos de negócios têm a pretensão de produzir efeitos jurídicos que resultem no afastamento da proteção social conferida pelo direito do trabalho. A partir da criação de categorias contratuais como “colaborador” e “parceiro”, as empresas impõem aos trabalhadores uma regulação unilateral do trabalho por meio da assinatura de contratos denominados “termos e condições de uso” que presumem a existência de uma relação de natureza civil entre as partes contratantes com o objetivo de impedir a incidência de direitos associados à relação de emprego.

Em regra, o arcabouço estrutural e conceitual do direito do trabalho deriva do modelo fordista-taylorista que corresponde a uma etapa de organização da produção no sistema capitalista vigente até os dias atuais. Entre os elementos centrais desse arcabouço, destaca-se a figura jurídica do contrato de trabalho que se ancora na ideia de que os trabalhadores possuem um direito de propriedade sobre si mesmos e são dotados de um conjunto de capacidades denominado “força de trabalho” que pode ser vendido como uma mercadoria aos que ocupam a posição de empregadores e têm a prerrogativa de se apropriar da força de trabalho por uma quantidade limitada de tempo. Tal relação garante a subordinação do trabalhador a uma racionalidade exterior a ele, própria de um modelo de produção industrial (fordismo) que institui uma organização científica do trabalho (taylorismo) em que o trabalhador abdica de toda a liberdade durante o tempo de trabalho que vendeu ao empregador, obrigando-se a obedecer às suas ordens em troca de uma remuneração (OITAVEN; CARELLI; CASAGRANDE, 2018, p. 28-29).

No entanto, o desenvolvimento cada vez mais célere das TICs resultou em transformações na organização do trabalho com a criação de novas formas de gestão que estabelecem objetivos a partir de um programa de computador e impõe a mobilização total dos trabalhadores que devem se manter disponíveis e possuir a capacidade de reagir em tempo real aos sinais que os atingem para alcançar os objetivos atribuídos pelo programa. Essas mudanças não apenas permitem a alteração da noção de subordinação, com a substituição de uma direção por ordens baseada na ideia de obediência por uma gestão por objetivos que se caracteriza pela necessidade de mobilização total dos trabalhadores, como também conduzem a instituição de novas formas de trabalho mais flexíveis que fragilizam elementos centrais da relação de emprego, como salário e limitação do tempo de trabalho (SUPIOT, 2015).

As empresas-aplicativo adotam modelos de negócio que impõe formas de trabalho uberizado e desafiam o mundo jurídico a formular respostas no campo regulatório diante de uma série de conflitos de interesses que surgiram nos últimos anos envolvendo as empresas, as instituições públicas e os trabalhadores e suas organizações. Ressalta-se que o crescimento das empresas-aplicativo em determinados setores do mercado com a abertura de novas oportunidades de trabalho ocorreu no Brasil em uma conjuntura de crise econômica com altos índices de desemprego, tendo as ações dos poderes públicos se caracterizado, desde a Lei nº 13.467/17 que instituiu a reforma trabalhista, pelo entendimento de que é necessário promover alterações na legislação trabalhista para o aumento do número de postos de trabalho e da formalização dos vínculos (FILGUEIRAS, 2019). Além de tais medidas fracassarem sucessivamente na concretização de suas promessas, a reforma trabalhista e seus desdobramentos<sup>5</sup> contribuíram para o aprofundamento da deterioração do mercado de trabalho com a proliferação de diferentes tipos de contratos precários e a fragilização das instituições públicas do trabalho, sobretudo a Justiça do Trabalho e as entidades sindicais (GALVÃO, 2019).

---

<sup>5</sup> Entre os desdobramentos, destacam-se a Medida Provisória – MP nº 881/19 que resultou na aprovação da Lei nº 13.874 que institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica (BRASIL, 2019a) e a MP nº 905/19, revogada pela MP nº 955/20 (BRASIL, 2020c), que tinha o objetivo de criar uma nova modalidade de contratação específica para os jovens de 18 a 29 anos denominada “Contrato de Trabalho Verde e Amarelo”. Durante a pandemia da COVID-19, o poder executivo elaborou um conjunto provisório de normas para regular as relações de trabalho de modo desfavorável aos trabalhadores, como as MPs nº 927/20 e 936/20 (BRASIL, 2020a, 2020b).

Embora a introdução das plataformas digitais torne a proteção do trabalho mais fácil do ponto de vista tecnológico, pois elas registram o tempo de trabalho, a quantidade de serviços realizados e o percentual do valor produzido que é apropriado pelas empresas de cada trabalhador, o cenário atual impõe grandes empecilhos para a regulação do direito do trabalho no âmbito político (FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020). A racionalidade neoliberal encontra-se tanto nas medidas adotadas pelos poderes públicos no Brasil como respostas à crise econômica, como na produção de um imaginário que nega a natureza subordinada e assalariada das relações de trabalho, ampliando a assimetria de forças entre trabalhadores e empregadores. A partir do entendimento de que as arenas legislativa e judiciária são espaços de disputa de sentidos em torno da criação e aplicação de normas, questiona-se, primeiramente, se e em que medida o direito do trabalho pode oferecer proteção social aos trabalhadores uberizados, e em segundo lugar, expõe-se alguns exemplos de atuação das instituições públicas em relação à regulação do fenômeno da uberização.

Existem diferentes posições em torno da questão se o arcabouço estrutural e conceitual do direito do trabalho é suficiente para abranger as novas formas de trabalho realizadas por intermédio das plataformas digitais (OITAVEN; CARELLI; CASAGRANDE, 2018). Alguns autores (ALOISI, 2015; SPRAGUE, 2015) entendem que o instrumental do direito do trabalho encontra-se desatualizado para a análise das relações de trabalho do século XXI, o que levaria a necessidade de redefinição do conceito de emprego para impedir a exploração da dignidade da pessoa humana do trabalhador nas atividades desenvolvidas na indústria 4.0. Outros (HARRIS; KRUEGER, 2015; SCHEIBER, 2015) propõem a criação de uma nova figura jurídica – “trabalhador independente” – por compreender que as novas formas de trabalho uberizado estão localizadas em uma zona cinzenta entre o trabalho autônomo e a relação de emprego.

Ademais, existem autores (OITAVEN; CARELLI; CASAGRANDE, 2018) que ao examinar as características das novas formas de trabalho uberizado concluem pela presença dos elementos que caracterizam a relação de emprego, a saber, pessoalidade, não-eventualidade, onerosidade e subordinação. De acordo com tal posição, o próprio direito do trabalho brasileiro possui instrumental normativo suficiente, composto pelos artigos 1º, 2º e 6º da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, para abranger as novas técnicas de exploração do trabalho.

Em conformidade com a última posição, destacam-se algumas ações institucionais. Nos Estados Unidos da América, o Senado do Estado da Califórnia aprovou em setembro de 2019 a *Assembly Bill nº 5* que codificou a decisão da Suprema Corte da Califórnia no caso *Dynamix Operations West Inc versus Superior Court of Los Angeles* e determinou a presunção de que o trabalhador que executa serviços para uma empresa mediante remuneração deve ser classificado como empregado e ter acesso a todos os direitos referentes a tal status jurídico. Diante disso, caso a empresa contratante pretenda enquadrar o trabalhador como “contratado independente” deverá realizar o teste denominado “ABC” e comprovar os seguintes requisitos: (i) o contratado está livre do controle e da direção da empresa contratante em relação à execução do trabalho; (ii) realiza um trabalho que está fora do curso normal dos negócios da empresa contratante; e (iii) está habitualmente envolvido em um comércio, ocupação ou negócios estabelecidos de forma independente (CONGER; SCHEIBER, 2019).

Na Espanha, o Tribunal Superior de Justiça de Madri, em novembro de 2019, ao julgar o caso de um ciclo-entregador que teve o seu contrato rescindido unilateralmente

pela empresa *Glovo* sob a justificativa de que ele não abria o aplicativo há três meses, compreendeu que a forma contratual adotada pela empresa para enquadrar os ciclo-entregadores como autônomos ou autônomos economicamente dependentes não corresponde à realidade da relação que deve ser classificada como trabalho por conta alheia e dependente. De acordo com Muntaner (2019), a sentença é muito importante porque foi emitida pela *Sala General* que abrange todos os magistrados da seção social do Tribunal Superior de Justiça de Madri, conformando uma doutrina unitária para o futuro em relação aos possíveis casos semelhantes que chegarão ao poder judiciário.

Quanto à possibilidade ou não do direito do trabalho dar conta da regulação das novas formas de trabalho realizadas por meio de plataformas digitais, o entendimento do Tribunal Superior de Justiça de Madri é de que há a necessidade de se adotar uma interpretação que adapte os elementos da relação de emprego aos avanços tecnológicos que continuamente são produzidos em uma sociedade dominada pelas TICs, estendendo a proteção social aos trabalhadores vinculados às plataformas digitais. Sob a fundamentação do inciso final do artigo 8º dos antecedentes da Diretiva 2.019/1.152/EU do Parlamento Europeu e Conselho, de 20 de junho de 2019, a sentença concluiu que a celebração, em um primeiro momento, de um contrato civil de prestação de serviços e, em seguida, de outro contrato de autônomo economicamente dependente entre o ciclo-entregador e a *Glovo* não tem nenhuma influência na qualificação da natureza jurídica do vínculo contratual que une as partes. Neste sentido, a decisão compreende que a determinação da existência ou não de uma relação de emprego se orienta pelos fatos relativos ao trabalho que realmente é desempenhado e não pela descrição que as partes fazem da relação (MUNTANER, 2019).

No caso do Brasil, ressalta-se a decisão do juízo da 8ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região no início de dezembro de 2019 que reconheceu a existência da relação de emprego entre os motofretistas e a empresa *Loggi* com a garantia de direitos previstos na legislação trabalhista em Ação Civil Pública movida pelo Ministério Público do Trabalho – MPT que se baseou em uma investigação da Superintendência Regional do Trabalho em São Paulo iniciada após uma denúncia apresentada pelo sindicato que representa a categoria dos motofretistas da cidade de São Paulo (BARROS, 2019). Porém, o ponto de partida deste caso situa-se na mobilização dos entregadores que optaram por procurar o sindicato dos motofretistas como uma forma de receber apoio e suporte para uma luta coletiva por direitos que se encontrava em curso (PASSA PALAVRA, 2017). Além da possibilidade do caso em exame se tornar um divisor de águas para o direito do trabalho no Brasil em relação à regulação das novas formas de trabalho por intermédio de plataformas digitais, ele evidencia o papel das instituições na defesa da proteção social dos trabalhadores com destaque para os sindicatos, bem como salienta a relação entre organização dos trabalhadores e luta por direitos. Ambos os temas serão objeto de análise na próxima seção.

### **3. A Organização Coletiva dos Trabalhadores uberizados no Brasil: Casos Selecionados**

Em diferentes partes do mundo, os motoristas e entregadores de mercadorias que prestam serviços por meio de plataformas digitais têm realizado protestos contra condições de trabalho injustas e reduções de tarifas. Adotando estratégias, como o uso da infraestrutura de comunicação digital existente e encontros em espaços públicos durante o horário de trabalho, esses trabalhadores desenvolveram modos de resistência improvisados

que levaram a uma exposição pública de sua situação e despertaram a atenção da mídia, sindicatos e outras entidades que passaram a ter interesse por uma categoria de trabalhadores antes considerados como “inorganizáveis” (VAN DOORN, 2019).

A organização coletiva dos trabalhadores é essencial para que o trabalho em plataformas digitais não ocorra em condições precárias e para o aumento da conscientização dos trabalhadores sobre os seus direitos (DE STEFANO, 2016, p. 23). No entanto, ela enfrenta obstáculos específicos para o seu desenvolvimento associados às características das formas de trabalho uberizado, como: (i) a conexão constante das TICs que permite o aumento das possibilidades das empresas de monitorar os trabalhadores e desencorajar formas de ativismo; (ii) a relutância dos trabalhadores em exercer qualquer direito coletivo diante da possibilidade disso afetar negativamente a sua reputação; e (iii) o aumento do medo de retaliação em virtude da facilidade que as empresas possuem para encerrar a relação de trabalho por meio de uma simples desativação ou exclusão (DE STEFANO, 2016, p. 9-10).

Alguns fatores também devem ser levados em conta para se examinar a viabilidade da organização coletiva dos diversos grupos de trabalhadores vinculados às plataformas digitais. A partir de uma visão ampla do fenômeno, é necessário observar os seguintes pontos: (i) a natureza do trabalho realizado, pois existem atividades com graus de visibilidade diferentes em virtude do espaço em que são realizadas; (ii) a situação social e o status legal do trabalhador, compreendendo-se, por exemplo, que trabalhadores imigrantes indocumentados teriam mais receio de se mobilizar; (iii) a expectativa ou investimento do trabalhador em relação ao trabalho que realiza, verificando-se o seu nível de dependência em termos de remuneração, se é uma ocupação de “tempo integral” ou uma fonte de renda suplementar; (iv) a forma de gerenciamento do trabalho, isto é, se as empresas-aplicativos utilizam estratégias denominadas por elas de “incentivos” que segmentam e “gamificam” o trabalho por meio da programação algorítmica (ABÍLIO, 2020); e (v) o grau de fragmentação da relação de trabalho e da experiência diária de trabalho, observando se o trabalhador presta serviços para um ou mais aplicativos, pois, a depender da quantidade de empregadores que o trabalhador possua, cria-se uma dificuldade na definição do alvo para o qual os protestos serão direcionados (VAN DOORN, 2019).

Reduzindo a amplitude do foco para o Brasil com o objetivo de analisar as possibilidades de institucionalização da organização coletiva dos diversos grupos de trabalhadores em plataformas digitais por meio de sua inclusão em entidades sindicais existentes ou da criação de novos sindicatos, deve-se apreender um conjunto de fatores que interferem nas possibilidades de organização coletiva dos trabalhadores precários e em suas características. Galvão e Krein (2019, p. 4-6) compreendem que os sindicatos brasileiros possuem uma baixa capacidade de representar os setores precários por conta dos seguintes motivos: (i) transformações na estrutura produtiva; (ii) transformações nas formas de organização e gestão da força de trabalho; (iii) mudanças nas formas de contratação; (iv) queda sistemática do setor industrial na participação no emprego; (v) características da estrutura ocupacional brasileira; e (vi) características da estrutura sindical brasileira.

Segundo os autores, os pontos *i*, *ii* e *iii* geram severas dificuldades para a ação sindical em virtude das variações que promovem na estrutura de emprego e da sua contribuição para a reprodução da precariedade que se agrava especialmente com o avanço da terceirização e de ocupações no setor de serviços e comércio (GALVÃO; KREIN, 2019, p. 4). O ponto *v*, por sua vez, refere-se à grande heterogeneidade e à alta informalidade como traços constitutivos do mercado de trabalho brasileiro que contribuíram para o sindicalismo

se fortalecer no setor público e em setores econômicos mais dinâmicos e estruturados com contratos mais estáveis e menor rotatividade no trabalho (GALVÃO; KREIN, 2019, p. 5)

Por fim, em relação ao ponto *vi*, compreende-se que as características da estrutura sindical brasileira, como a sua formulação para representar os trabalhadores assalariados com carteira assinada, o monopólio da representação com a instituição do modelo da unicidade sindical, a organização por categoria profissional, o desestímulo a sindicalização diante do fato de que os trabalhadores têm acesso aos direitos assegurados na negociação coletiva independentemente de serem associados ou não a um sindicato e o imposto sindical<sup>6</sup>, favorecem a formação e o desenvolvimento de um sindicalismo em geral pouco atuante caracterizado pelo predomínio de um perfil de greves defensivas e pelo descontentamento da base com as direções sindicais (GALVÃO; KREIN, 2019, p. 5-6). Especificamente em relação aos setores precários, Galvão e Krein (2019, p. 6) consideram que a baixa atuação do sindicalismo deve incluir o fato de os principais sindicatos que representam tais setores serem filiados a centrais sindicais que tem um perfil mais moderado e pragmático, que tendem a priorizar acordos com os empregadores e pouco investem na formação militante de sua base.

De acordo com as informações adicionais da Pnad Contínua, divulgadas em dezembro de 2019 pelo IBGE, a taxa de sindicalização no Brasil sofreu uma redução em relação à população ocupada filiada a sindicatos de 16,1% em 2012 para 12,5% em 2018, gerando a diminuição de um total de 2,9 milhões de trabalhadores sindicalizados. Os fatores que explicam tal redução seriam a Reforma Trabalhista e o crescimento da população ocupada nos segmentos de trabalhadores por conta própria e empregados sem carteira assinada, os quais historicamente possuem uma baixa mobilização sindical. Entre as atividades com queda considerável na taxa de sindicalização, encontram-se os setores de transporte, armazenagem e correio e de alojamento e alimentação que passaram, respectivamente, de 17,5% em 2017 para 13,5% em 2018 e 6,8% em 2017 para 5,7% em 2018. A conclusão de pesquisadores do IBGE é de que tais atividades cresceram com trabalhadores mais precarizados, isto é, sem carteira assinada ou por conta própria, devido ao aumento do contingente de trabalhadores vinculados a aplicativos e de trabalhadores que vendem “quentinhas” (CABRAL, 2019).

Diante do crescimento do número de trabalhadores que laboram por meio de plataformas digitais, da situação de precariedade em que se encontram, desprovidos de direitos trabalhistas, dos obstáculos postos à organização dos trabalhadores pelas formas de gestão e controle do trabalho uberizado e da sua inserção no setor de serviços que possui uma taxa mais baixa de sindicalização e ações coletivas pontuais, questiona-se se e como os trabalhadores vinculados a aplicativos tem se mobilizado no Brasil, quais são as suas reivindicações e sua relação com a estrutura sindical, isto é, se foram incorporados a sindicatos existentes ou se optaram pela criação de novos sindicatos.

Com o objetivo de verificar a existência e promover o mapeamento de caráter exploratório de sindicatos de trabalhadores em plataformas digitais, realizou-se uma pesquisa no sítio eletrônico *Google* nos dias 11 e 29 de dezembro de 2019 a partir do uso de um conjunto de combinações de palavras-chave<sup>7</sup> e o resultado encontrado foi um

<sup>6</sup> O imposto sindical, também denominado contribuição sindical, com a Lei nº 13.467/17 (BRASIL, 2017a) perdeu a sua obrigatoriedade e passou a ser facultativo.

<sup>7</sup> A pesquisa realizada apresentou as seguintes combinações de palavras-chave: (i) sindicatos + aplicativos; (ii) sindicatos + trabalhadores + plataformas digitais; (iii) sindicatos + entregadores + aplicativos; (iv) sindicatos + motoristas + aplicativos; e (v) sindicato + motoristas + aplicativos + nome do Estado.

total de nove sindicatos e nove associações representantes das categorias de motoristas e motofretistas que prestam serviços por meio de aplicativos, abrangendo predominantemente a base territorial de um Estado. Para a realização de uma análise qualitativa em relação às formas de organização, mobilização e atuação destas entidades, optou-se pela seleção de cinco sindicatos cuja pesquisa apresentou mais informações em relação às suas ações na defesa das categorias de trabalhadores que representam.

O Sindicato dos Motoristas Autônomos de Transporte Privado Individual por Aplicativos no Distrito Federal– SINDMAAP/DF, fundado em 8 de dezembro de 2017 de acordo com o seu estatuto, informa em seu sítio eletrônico que surgiu da necessidade de organização da categoria dos motoristas de aplicativos para conquistar melhores condições de trabalho e rendimentos e apresenta as seguintes “bandeiras de luta”: (i) diminuição das taxas das empresas-aplicativo para ampliar o percentual ganho pelos motoristas em cada corrida; (ii) garantia de mais segurança para os motoristas; (iii) fornecimento de combustível mais barato; (iv) desconto na compra de veículos; (v) busca de parcerias para descontos em escolas, clubes, clínicas, restaurantes, etc; (vi) isenção de taxas (exemplo: IPVA); e (vii) permissão para o tráfego dos motoristas de aplicativos nas faixas de ônibus (SINDMAAP, 2018).

Nos meses de abril e maio de 2018, o SINDMAAP/DF participou de reuniões na Câmara Legislativa do Distrito Federal e com o Secretário de Relações Institucionais do Distrito Federal para pressionar pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.864/17 que amplia de cinco para até oito anos de fabricação a permissão de veículos aptos a prestar o serviço de transporte individual privado de passageiros baseado em tecnologias de comunicação em rede. O presidente do sindicato informou que a alteração proposta na Lei nº 5.691/16 que regulamenta a prestação deste serviço beneficiaria de 15 a 20 mil trabalhadores impedidos de trabalhar no Distrito Federal (SINDMAAP, 2018).

No mesmo período, a entidade sindical anunciou a entrega de sua carta de filiação à Central Única dos Trabalhadores – CUT (CUT BRASÍLIA, 2018). O presidente da SINDMAAP/DF ressaltou a importância do apoio da CUT em diversos aspectos referentes à organização do sindicato e à realização de suas atividades, como a ajuda nos custos iniciais de sua fundação, na cessão de sala na sede da Central para as suas reuniões, empréstimo de trio elétrico e apresentação dos membros da direção do sindicato aos parlamentares do Partido dos Trabalhadores – PT (ROCHA, 2019).

O Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transportes Terrestres Intermunicipal do Estado de São Paulo (STATTESP), fundado em 5 de janeiro de 2018 com apoio da Força Sindical de acordo com o seu sítio eletrônico, também informa que a entidade surgiu em decorrência da necessidade de se garantir melhores condições de trabalho para os motoristas que trabalham com aplicativos e apresenta as seguintes reivindicações: (i) desconto na aquisição de veículos; (ii) defesa de um projeto de lei federal e estadual que determine a isenção do IPVA; (iii) defesa da permissão de veículos com até 10 anos de fabricação, adotando-se o mesmo padrão dos taxistas; (iv) busca de acesso aos recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) para facilitar a compra do carro 0 KM (quando o sindicato estiver formalizado); (v) fornecimento por parte das empresas-aplicativo de uniforme padronizado, cursos profissionalizantes, curso de CONDUAPP<sup>8</sup> e palestras; (vi) garantia de “bolsões” para os motoristas de

<sup>8</sup> O Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016, da Prefeitura do Município de São Paulo, que “dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e

aplicativos próximos à aeroportos e terminais rodoviários; (vii) convênios médico e odontológico; (viii) seguro de acidente pessoal custeado pelas empresas-aplicativo; (ix) criação de plano de aposentadoria especial para os motoristas de aplicativos; (x) defesa de uma taxa máxima para todas as plataformas de 15%, e nos finais de semana, de 10%; (xi) defesa de um plano de redução das taxas para 5% após 8 horas de trabalho. Quanto à segurança dos motoristas, o sindicato propõe as seguintes medidas: (i) instalação de botão de pânico nos carros para a notificação junto à central de atendimento das empresas-aplicativo; (ii) recusa de pagamento em dinheiro por meio da criação de uma cartão pré-pago; (iii) rigidez no cadastro do cliente com a requisição de foto, comprovante de endereço, CPF e RG; e (iv) dispositivo aplicado ao veículo para inibir assaltos que substitui o aparelho celular (STATTESP, 2019).

Em seu sítio eletrônico, o STATTESP divulga as atividades sindicais realizadas. Entre elas, constam um protesto em frente à sede da Uber em 9 de maio de 2019 convocado por meio das redes sociais e uma declaração de solidariedade aos motoristas submetidos a situações consideradas “vexatórias”, como a falta de critério das empresas-aplicativo na exclusão dos motoristas e a decisão da empresa 99 de diminuir a margem de seus rendimentos. O sindicato também compareceu à Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP) em 10 de julho de 2019 e à Câmara Municipal de São Paulo em 2 de outubro de 2019, respectivamente, para propor perante as lideranças partidárias um Projeto de Lei que assegure aos motoristas de aplicativos as isenções do IPVA e do ICMS na compra do carro 0 KM e participar da audiência pública do PL nº 327/19 que apresenta as propostas de limitar a cobrança de taxas realizada pelas empresas operadoras das plataformas digitais e de criar a Coordenadoria de Apoio aos Motoristas de Aplicativos pelo poder executivo da cidade de São Paulo. Neste último evento, o presidente do sindicato ressaltou que a pauta primordial para a categoria é a segurança devido às mortes de motoristas que haviam ocorrido nas últimas semanas (STATTESP, 2019).

O Sindicato dos Motoristas de Transporte por Aplicativo do Pará – (SINDTAPP), inscrito no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ em 10 de agosto de 2018, após um protesto realizado pelos motoristas de aplicativos na cidade de Belém em 1º de outubro de 2019, reuniu-se com representantes das empresas-aplicativo e da Prefeitura de Belém no dia 3 para debater o decreto municipal nº 92.017/18 que regulamenta o transporte por aplicativos na cidade, apresentando a reivindicação da categoria pela revisão dos seguintes pontos do decreto: (i) idade do veículo; (ii) emissão de licença para os motoristas; (iii) curso de qualificação dos condutores; (iv) vistoria anual dos veículos pela Superintendência de Mobilidade Urbana – SEMOB; e (v) identificação veicular (EMPRESAS..., 2019). Embora o sindicato informe que os motoristas não são contrários a regulamentação, reivindicando somente que as exigências sejam impostas às empresas-aplicativo e não a eles, tais empresas também se opuseram aos mesmos pontos do decreto, apresentando argumentos favoráveis aos seus interesses.

Em sua página no Facebook, o SINDTAPP (2019a) divulgou o resultado da reunião com as seguintes deliberações a serem publicadas em novo decreto municipal: (i) retirada das exigências de licença específica, apresentação de comprovante de

---

o compartilhamento de veículos sem condutor”, prevê em seu Art. 15 a criação do Cadastro Municipal de Condutores – CONDUAPP como condição para a exploração da referida atividade. Entre os requisitos inclusos no art. 15-A para a obtenção da inscrição no CONDUAPP, os motoristas devem comprovar a aprovação em curso de formação com conteúdo mínimo a ser definido pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes – SMT (SÃO PAULO, 2016, inciso V).

residência, autorização do proprietário do veículo e proibição da plataforma de informar o destino; (ii) ampliação da idade veicular para oito anos; e (iii) manutenção da necessidade de vistoria com a republicação do calendário para a definição de novas datas. Apesar de considerar que as alterações conquistadas foram uma vitória da categoria e dos usuários, o sindicato informou que permanece em vigência Ação Civil Pública movida pela entidade contra o município de Belém na Justiça Estadual para declaração da inconstitucionalidade do decreto municipal nº 92.017/18<sup>9</sup>, pois ainda discorda das normas utilizadas para a regulamentação do serviço e da manutenção da exigência de vistoria pelo poder público (SINDTAPP, 2019a).

Em seus informativos, o SINDTAPP (2019b) continua a demonstrar a sua discordância em relação à exigência de vistoria veicular, regulamentada pela portaria nº 701/2019 da SEMOB, entendendo-a como um procedimento ilegal de acordo com a Lei Federal nº 13.640/18<sup>10</sup>, e orientou em 1º de novembro de 2019 os motoristas filiados com final de placa 0, 1 e 2 a procurar de imediato a assessoria jurídica do sindicato que “ingressará com as medidas judiciais cabíveis para que nenhum sindicalizado seja submetido a este procedimento que consiste em uma verdadeira aberração jurídica, além de uma afronta ao trabalho do motorista por aplicativo”.

Diante da Lei Federal nº 13.640/2018, que estabeleceu a exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), e do Decreto Presidencial 9.792/2019 que previu a possibilidade de sua inscrição como Microempreendedor Individual (MEI) desde que atenda aos requisitos da Lei Complementar nº 123/06, a entidade também disponibilizou aos motoristas filiados no dia 28 de novembro de 2019 uma orientação individual em sua sede para a verificação da viabilidade do enquadramento dos trabalhadores como MEI (SINDTAPP, 2019).

O Sindicato dos Motoristas por Aplicativo e Condutores de Cooperativas do Estado da Bahia (Simactter/BA), inscrito no CNPJ em 5 de setembro de 2019, também tem atuado na defesa dos interesses dos motoristas no processo de regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros por aplicativos em Salvador. No dia 28 de agosto de 2019, a entidade organizou uma manifestação da categoria do aeroporto até a Câmara Municipal de Salvador para pressionar os parlamentares que votaram no mesmo dia o Projeto de Lei enviado pela prefeitura que regulamenta o transporte por aplicativos a atender às suas reivindicações relacionadas à garantia de acesso ao trabalho de um número mais abrangente de motoristas (VERISSÍMO, 2019). Embora a limitação do número de veículos por aplicativos tenha sido retirada do Projeto, a prefeitura de Salvador apresentou uma série de vetos ao texto aprovado na Câmara Municipal (BRINCO, 2019). Em 6 de novembro de 2019, mesmo com um novo protesto dos motoristas organizado pelo Simactter/BA, a Câmara Municipal sancionou o Projeto de Lei com a manutenção dos vetos da prefeitura e apresentou dois Projetos de Lei para regulamentar as questões da idade mínima e do cadastro dos motoristas que faziam parte da pauta de reivindicações da categoria (VEREADORES..., 2019).

Por fim, diferentemente dos outros sindicatos analisados, o Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas Intermunicipal do Estado de São Paulo (Sindimoto/SP) já existia antes do surgimento das empresas-aplicativos e decidiu abranger a luta por direitos dos motofretistas que prestam serviços por meio das

<sup>9</sup> Ver processo nº 0833608-95.2019.8.14.0301 do Tribunal de Justiça do Estado do Pará.

plataformas digitais, abrindo as portas aos motofretistas da *Loggi* e *Rapiddo* que procuraram a entidade em 14 de junho de 2016 para denunciar as práticas “abusivas” cometidas pelas empresas. Diante disso, o sindicato apresentou as seguintes reivindicações: (i) criação de um instrumento jurídico para regularizar um preço fixo por serviço, local de parada, quilômetro rodado e tempo de espera; (ii) fim do “leilão” de preços entre as empresas de aplicativos; (iii) participação nos lucros das empresas; (iv) espaço adequado para espera com água mineral, banheiro, locais de refeição e descanso; (v) limite de profissionais no quadro de prestadores; (vi) desobrigação do uso de baú e jaqueta para identificação que colocam em risco a segurança dos motofretistas; (vii) fim da pressão por entregas rápidas; (viii) valor repassado conforme tabela; e (ix) concessão de benefícios como almoço, jantar (no caso de trabalho à noite), cesta básica, aluguel de moto, etc. (MOTOBOYS..., 2016).

Após a *Loggi* reduzir pela terceira vez o pagamento da tarifa referente às entregas em um curto período de tempo, eclodiu a greve dos motofretistas da empresa entre 16 e 18 de novembro de 2016 com o apoio da Sindimoto-SP, incluindo a organização de uma paralisação em frente ao galpão da *Loggi* na Vila Leopoldina e a realização de uma motoata (carreata de motos) em direção ao centro da cidade de São Paulo, onde os diretores do sindicato se reuniram com membros do Ministério Público do Trabalho (MPT) e da Delegacia Regional do Trabalho de São Paulo (DRE-MTE) para a denunciar a situação dos motofretistas e pedir que intermediassem uma negociação. Uma das reclamações apresentadas pelo sindicato referia-se ao monitoramento pela *Loggi* dos trabalhadores fora do tempo de entrega, o que fornecia à empresa a possibilidade de vigiar as atividades dos motofretistas mesmo quando não estavam trabalhando para ela, garantindo-lhe um amplo conjunto de informações favoráveis ao controle do trabalho e aos lucros da empresa, como a verificação se o entregador combina corridas por fora, se frequenta a sede do sindicato, se participa de mobilizações, e a coleta de dados de trânsito produzidos nos deslocamentos dos motofretistas (PASSA PALAVRA, 2017).

A denúncia do sindicato, conforme exposto na seção anterior, levou a abertura de uma investigação da relação de trabalho entre os motofretistas e a *Loggi* pela Delegacia Regional do Trabalho de São Paulo que, por sua vez, resultou na Ação Civil Pública proposta pelo MPT com uma boa parte dos pedidos formulados proveniente das informações fornecidas pelo sindicato.

A partir do mapeamento de caráter exploratório e dos casos analisados, observa-se que o segmento dos trabalhadores sob demanda via aplicativos, especificamente os motoristas de transporte de passageiros e os motofretistas entregadores de mercadorias têm se organizado coletivamente por meio da criação de novos sindicatos e associações profissionais ou da incorporação de sua representação por entidades sindicais existentes. A busca pela institucionalização da organização coletiva, seja pela criação ou vinculação a um sindicato ou associação, revela uma tendência entre esses trabalhadores, que optam predominantemente por se reunir a partir das características específicas das atividades exercidas e de suas condições de trabalho, adotando, assim, a noção de categoria profissional como forma de organização coletiva, em conformidade com as características da estrutura sindical brasileira.

Os sindicatos analisados procuram garantir benefícios aos seus filiados, como assistência jurídica e descontos em convênios médico e odontológico. Entre as reivindicações apresentadas por eles, destacam-se as demandas relacionadas à remuneração, segurança e acesso ao trabalho. Diante de uma profusão de decretos e/ou

leis municipais que surgiram nos últimos anos para regulamentar a prestação do serviço de transporte terrestre por aplicativos, os sindicatos têm direcionado às suas ações ao poder público para garantir uma regulamentação da atividade que facilite o acesso ao trabalho e reduza os custos que recaem sobre os trabalhadores, mobilizando ou apoiando ações coletivas, como protestos e greves, para alcançar estes objetivos que contribuem para redução do desemprego sem garantir, porém, postos de trabalho formais e com proteção social. Em algumas ocasiões, com base na Lei nº 13.640/18 (BRASIL, 2018), recorrem ao poder judiciário por meio de ações civis públicas para declarar a inconstitucionalidade de leis e decretos municipais, sendo provável que tal estratégia seja adotada com mais frequência em virtude das decisões do STF no Recurso Extraordinário nº 1.054.110/SP (BRASIL, 2017b) e na Ação de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 449/DF (BRASIL, 2019b) que impedem os municípios de proibirem o transporte privado individual de passageiros por meio de aplicativos.

Ressalta-se, por último, a decisão da 8ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região em ação civil pública movida pelo MPT que, ao reconhecer a existência da relação de emprego entre os motofretistas e a *Loggi* com a garantia dos direitos trabalhistas inerentes a tal relação, coloca as empresas-aplicativo na posição de empregadoras para o direito do trabalho, formalizando tal relação de trabalho, o que confere também mais recursos de poder às entidades sindicais que representam os trabalhadores sob demanda via aplicativos, pois elas poderão, por exemplo, negociar acordos e convenções coletivas de trabalho com tais empresas e obter outras fontes de custeio para a realização de suas atividades.

### Considerações Finais

Um novo modelo de negócios emerge em escala global no cenário atual do capitalismo, resultante do desenvolvimento cada vez mais célere das TICs, instituindo uma nova forma de organização, gestão e controle do trabalho denominada uberização que produz efeitos relacionados à estruturação do mercado de trabalho, à regulação das relações de trabalho, às condições de trabalho e à vida dos trabalhadores. A precariedade da situação dos trabalhadores uberizados sustenta-se em uma nova racionalidade, de caráter neoliberal, que se propaga por meio de estratégias discursivas construídas pelas empresas para moldar os sentidos atribuídos pelo trabalhador ao seu trabalho e afastar o direito do trabalho e suas instituições da regulação dos serviços ofertados por meio de plataformas digitais, o que impede a incidência de qualquer grau de proteção social. No Brasil, a uberização adquiriu ainda mais força nos últimos anos diante do desmonte promovido pela reforma trabalhista e seus desdobramentos que não apenas fracassaram no cumprimento de suas promessas de aumento do número de postos de trabalho formais e redução do desemprego, como também resultaram na proliferação de diferentes tipos de contratos precários e na fragilização dos sindicatos.

No entanto, em diferentes países, observa-se tanto discussões em torno da conjugação entre regulação das novas formas de trabalho uberizado e proteção social, quanto ações institucionais que procuram garantir um conjunto de direitos aos trabalhadores que prestam serviços por meio de plataformas digitais. Tais iniciativas, geralmente, são estimuladas em virtude das mobilizações promovidas pelos trabalhadores que se organizam coletivamente para lutar por seus direitos, realizando

um conjunto de ações, como reuniões, assembleias, protestos e greves que têm despertado cada vez mais a atenção da mídia, da sociedade e das instituições em diversas partes do mundo.

No caso brasileiro, embora exista a mesma tendência, isto é, a intensificação das mobilizações dos trabalhadores que prestam serviços por meio de plataformas em torno de reivindicações relacionadas ao trabalho, revelando um movimento de luta por direitos, ela ocorre em um contexto de altos índices de desemprego e informalidade e sucessivas mudanças no sistema de regulação das relações laborais que determinaram o fim do Ministério do Trabalho e debilitaram a Justiça do Trabalho e os sindicatos. Como um indicador da organização e atuação coletiva dos trabalhadores uberizados, destaca-se o número de associações ou sindicatos criados ou que incorporaram em sua atividade de representação as demandas destes trabalhadores, predominantemente motoristas e motofretistas que laboram sob demanda via aplicativos nos setores de transporte de passageiros e entrega de mercadorias.

A escolha dos trabalhadores uberizados por se organizar a partir de sindicatos ou associações evidencia a centralidade da noção de categoria profissional e a busca pela institucionalização de sua atuação coletiva. Diante do exame dos sindicatos selecionados, verifica-se que, em parte, as ações se direcionam ao poder público para a garantia de uma regulamentação que facilite o acesso ao trabalho e reduza os custos que recaem sobre os trabalhadores, tornando-se um meio de reduzir o desemprego sem assegurar, porém, postos de trabalho formais e com proteção social, o que revela a situação de grande precariedade em que se encontram os trabalhadores de aplicativos. Outras ações, dirigidas às empresas, apresentam demandas relacionadas ao salário e à jornada de trabalho, mas não se observou a reivindicação pela condição jurídica de trabalhador assalariado e, portanto, portador de direitos trabalhistas e de seguridade social<sup>11</sup>.

## Referências

- ABÍLIO, Ludmila C. Plataformas digitais e uberização: a globalização de um Sul administrado?. *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, abr./jul. 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38579/pdf>. Acesso em: 5 jun. 2020.
- ABÍLIO, Ludmila C. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Psicoperspectivas*, Valparaíso v. 18, n. 3. 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>. Acesso em: 15 dez. 2019.
- ALOISI, Antonio. Commoditized crowdworkers: labour issues arising from a case study research on a set of online platforms in the 'on-demand/gig economy' platforms. *Comparative Labor Law and Policy Journal*, Illinois, n. 37, v. 3, 2015.
- AMORIM, Daniela; COTRIM, Cícero; ASSIS, Francisco C. Com informalidade em alta, taxa de desemprego recua para 11,2% em novembro. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 27 dez. 2019. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,com-informalidade-em-alta-taxa-de-desemprego-desacelera-para-11-2-em-novembro,70003137442>. Acesso em: 20 dez. 2019.
- ANTUNES, Ricardo. *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. São Paulo: Boitempo, 2018.
- BARROS, Carlos J. Justiça reconhece vínculo entre app e motoboys em decisão coletiva inédita. *Blog do Sakamoto*, São Paulo, 6 dez. 2019. Disponível em:

<sup>11</sup> Uma resposta preliminar para a ausência de reivindicação da condição jurídica de trabalhador assalariado pode estar no termo "autônomo" que integra o nome de diversos sindicatos e associações levantados na pesquisa.

<https://blogdosakamoto.blogosfera.uol.com.br/2019/12/06/em-decisao-inedita-justica-reconhece-vinculo-entre-app-e-motoboys/>. Acesso em: 20 dez. 2019.

BRASIL. *Lei nº 13.467, de 13 de Julho de 2017*. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Brasília: Presidência da República, 2017a.

BRASIL. *Lei nº 13.640, de 26 de Março de 2018*. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília: Presidência da República, 2018.

BRASIL. *Lei nº 13.874, de 20 de Setembro de 2019*. Institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica; estabelece garantias de livre mercado; [...]. Brasília: Presidência da República, 2019a.

BRASIL. *Medida Provisória nº 927, de 22 de Março de 2020*. Dispõe sobre as medidas trabalhistas para enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus (covid-19), e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2020a.

BRASIL. *Medida Provisória nº 936, de 1º de Abril de 2020*. Institui o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda e dispõe sobre medidas trabalhistas complementares para enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus (covid-19), de que trata a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2020b.

BRASIL. *Medida Provisória nº 955, de 20 de Abril de 2020*. Revoga a Medida Provisória nº 905, de 11 de novembro de 2019, que institui o Contrato de Trabalho Verde e Amarelo e altera a legislação trabalhista. Brasília: Presidência da República, 2020c.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Arquiação de Descumprimento de Preceito Fundamental 449 Distrito Federal*. Direito constitucional, administrativo e regulatório. Proibição do livre exercício da atividade de transporte individual de passageiros. Inconstitucionalidade. Recorrente: Partido Social Liberal. Recorrido: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Relator: Min. Luiz Fux, Brasília, 08 de Maio de 2019b.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário nº 1.054.110/SP*. Recurso Extraordinário. Controle abstrato de constitucionalidade em âmbito estadual. Lei municipal que dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas no Município de São Paulo declarada inconstitucional. Parecer pelo desprovimento do recurso. Recorrente: Câmara Municipal de São Paulo. Recorrido: Confederação Nacional de Serviços - CNS. Relator: Min. Roberto Barroso, Brasília, 30 de agosto de 2017b.

BRINCO, Henrique. Motoristas atacam vetos em regulamentação do Uber em Salvador: "Perseguição". *Bnews*, Salvador, 3 out. 2019. Disponível em: <https://www.bnews.com.br/noticias/politica/politica/247366,motoristas-atacam-vetos-em-regulamentacao-do-uber-em-salvador-perseguiacao.html>. Acesso em: 20 dez. 2019.

CABRAL, Uberlândia. Taxa de sindicalização cai para 12,5% em 2018 e atinge menor nível em sete anos. *Agência IBGE Notícias*, Rio de Janeiro, 18 dez. 2019. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/26423-taxa-de-sindicalizacao-cai-para-12-5-em-2018-e-atinge-menor-nivel-em-sete-anos>. Acesso em: 20 dez. 2019.

CARELLI, Rodrigo de L. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XXI. In: LEME, A. C. P.; RODRIGUES, B. A. CHAVES JUNIOR, J. E. (org.). *Tecnologias disruptivas e exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017.

CONGER, Kate; SCHEIBER, Noam. California bill makes app-based companies treat workers as employees. *The New York Times*, New York, 11 sep. 2019. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2019/09/11/technology/california-gig-economy-bill.html>. Acesso em: 20 dez. 2019.

CUT BRASÍLIA. Sindmaap formaliza filiação à CUT Brasília. *CUT Brasília*, Brasília, 4 abr. 2018. Disponível em: <http://www.cutbrasil.org.br/site/2018/04/04/sindmaap-formaliza-filiacao-a-cut-brasil>. Acesso em: 22 dez. 2019.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

DE STEFANO, Valerio. *The rise of the "just-in-time workforce": on-demand work, crowdwork and labour protection in the "gig-economy": international labour office, inclusive labour markets, labour relations and working conditions branch*. Genebra: OIT, 2016.

EMPRESAS de transporte por aplicativo, sindicato dos motoristas e Prefeitura reúnem para discutir pontos da regulamentação em Belém. *G1 Pará*, Belém, 3 out. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2019/10/03/empresas-de-transporte-por-aplicativo-sindicato-dos-motoristas-e-prefeitura-reunem-para-discutir-pontos-da-regulamentacao-em-belem.ghtml>. Acesso em: 20 dez. 2019.

FILGUEIRAS, Vitor A. As promessas da reforma trabalhista: combate ao desemprego e redução da informalidade. In: KREIN, José Dari; OLIVEIRA, Roberto Vêras; FILGUEIRAS, Vitor Araújo (org.). *Reforma trabalhista no Brasil: promessas e realidade*. Campinas, SP: Curt Nimuendajú, 2019.

FILGUEIRAS, Vitor A.; ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38901>. Acesso em: 5 jun. 2020.

GALVÃO, Andréia. Reforma trabalhista: efeitos e perspectivas para os sindicatos. In: KREIN, José Dari; OLIVEIRA, Roberto Vêras; FILGUEIRAS, Vitor Araújo (org.). *Reforma trabalhista no Brasil: promessas e realidade*. Campinas, SP: Curt Nimuendajú, 2019.

GALVÃO, Andréia; KREIN, José D. Dilemas da representação e atuação sindical dos trabalhadores precários. In: ENCONTRO NACIONAL DA ABET, 16., 2019, Salvador. *Anais [...]*. Salvador: UFBA, 2019.

HARRIS, Seth D.; KRUEGER, Alan B. A proposal for modernizing labor laws for twenty-first-century work: the "independent worker". *The Hamilton Project*, Washington, p. 1-36, dez. 2015. Disponível em: [https://www.hamiltonproject.org/assets/files/modernizing\\_labor\\_laws\\_for\\_twenty\\_first\\_century\\_work\\_krueger\\_harris.pdf](https://www.hamiltonproject.org/assets/files/modernizing_labor_laws_for_twenty_first_century_work_krueger_harris.pdf). Acesso em: 5 jun. 2020.

LIMA, Jacob C; BRIDI, Maria A. Trabalho digital e emprego: a reforma trabalhista e o aprofundamento da precariedade. *Cadernos CRH*, Salvador, v. 32, n. 86, maio/ago. 2019.

MENDONÇA, Heloísa. Brasil se equilibra numa bicicleta alugada. *El País Brasil*, São Paulo, 29 dez. 2019. Economia. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/economia/2019-12-29/brasil-se-equilibra-numa-bicicleta-alugada.html>. Acesso em: 29 dez. 2019.

MOTOBOYS trabalham em regime de escravidão para empresas de aplicativo de motofrete. *Blog do Gil*, [São Paulo], 15 jun. 2016. Disponível em: <https://gilsindimotosp.blogspot.com/2016/06/motoboys-trabalham-em-regime-de.html>. Acesso em: 20 dez. 2019.

MUNTANER, Simon. El Tribunal Superior de Justicia de Madrid considera trabajadores a los "riders" de Glovo. *Según Antonio Baylos*, Parapanda, 29 nov. 2019. Disponível em: <https://baylos.blogspot.com/search?updated-max=2019-12-06T13:19:00%2B01:00&max-results=3&start=12&by-date=false>. Acesso em: 20 dez. 2019.

OITAVEN, Juliana C.; CARELLI, Rodrigo de L.; CASAGRANDE, Cássio L. *Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos*. Brasília: Ministério Público do Trabalho, 2018.

PASSA PALAVRA. Luta nos aplicativos: paralisação dos motoboys da Loggi em São Paulo. *Passa Palavra*, [S. l.], 24 jan. 2017. Disponível em: <http://passapalavra.info/2017/01/110432/>. Acesso em: 20 dez. 2019.

ROCHA, Camila. Como trabalhadores de app se aproximam do sindicalismo. *Nexo Jornal*, [S. l.], 8 set. 2019. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2019/09/08/Como-trabalhadores-de-app-se-aproximam-do-sindicalismo>. Acesso em: 20 dez. 2019.

SÃO PAULO. Prefeitura do Município de São Paulo. *Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016*. Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 2016.

- SCHEIBER, Noam. A middle ground between contract worker and employee. *New York Times*, New York, 22 dez. 2015. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2015/12/11/business/a-middle-ground-between-contract-worker-and-employee.html>. Acesso em: 5 jun. 2020.
- SINDMAAP. Sindmaap articula com distritais para mudança em lei. *Facebook: Sindmaap*, Brasília, 09 mai. 2018. Disponível em: <https://www.facebook.com/Sindmaap/>. Acesso em: 20 dez. 2019.
- SINDTAPP. Nos últimos dias, 03 e 04/10, o Sindicato, Plataformas e Prefeitura estiveram em debate a fim de encontrar a solução definitiva para a regulamentação dos motoristas de aplicativo. *Facebook: sindicatodemotoristadeaplicativo*, Belém, 05 out. 2019a. Disponível em: <https://www.facebook.com/sindicatodemotoristadeaplicativo>. Acesso em: 20 dez. 2019.
- SINDTAPP. Informativo Sindtapp, 01.11.19 – Vistoria Veicular. *Facebook: sindicatodemotoristadeaplicativo*, Belém, 02 nov. 2019b. Disponível em: <https://www.facebook.com/sindicatodemotoristadeaplicativo>. Acesso em: 20 dez. 2019.
- SPRAGUE, Robert. Worker (mis)classification in the sharing economy: trying to fit square pegs in round holes. *ABA Journal of Labor and Employment Law*, Chicago, n. 53, 2015. Disponível em: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2606600](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2606600). Acesso em: 5 jun. 2020.
- STATESP. Sindicato marca presença em audiência pública na Câmara de São Paulo. *Facebook: STTATESP Oficial*, São Paulo, 03 out. 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/STATESPoficial>. Acesso em 20 dez. 2019.
- SUPIOT, Alain. *La gouvernance par les nombres: cours au collège de France (2012-2014)*. Paris: Fayard, 2015.
- TODOLÍ SIGNES, Adrian. El impacto de la “uber economy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo. *IUSLabor*, Barcelona, n. 3, p. 1-25, 2015. Disponível em: <https://www.upf.edu/documents/3885005/3891266/Todoli.pdf/051aa745-0eea-42af-921f-dd20a7ebcf2c>. Acesso em: 22 dez. 2019.
- TRILLO PÁRRAGA, Francisco. Economía digitalizada y relaciones de trabajo. *Revista de Derecho Social*, Quito, n. 76, 2016.
- VAN DOORN, Niels. On the conditions of possibility for worker organizing in platform-based gig economies. *Notes From Below*, [London], 8 jun. 2019. Disponível em: <https://notesfrombelow.org/article/conditions-possibility-worker-organizing-platform>. Acesso em: 20 dez. 2019.
- VEREADORES aprovam vetos de projeto de lei que regulamenta transporte por aplicativo em Salvador. *G1 Bahia*, [Salvador], 6 nov. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2019/11/06/vereadores-aprovam-vetos-de-projeto-de-lei-que-regulamenta-transporte-por-aplicativo-em-salvador.ghtml>. Acesso em: 20 dez. 2019.
- VERISSÍMO, Raiane. Sindicato de motoristas de aplicativos fazem manifestação nesta quarta. *Política Livre*, [Bahia], 27 ago. 2019. Disponível em: <https://politicalivre.com.br/2019/08/sindicato-de-motoristas-de-aplicativos-fazem-manifestacao-nesta-quarta-28/>. Acesso em: 22 dez. 2019.

\*Minicurrículo do Autor:

**Thiago Patricio Gondim.** Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro. E-mail: [tpgondim@gmail.com](mailto:tpgondim@gmail.com).