



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
SOCIOECONÔMICO

CARLOS EDUARDO EVANGELISTA BATISTA DOS SANTOS

**SAÚDE E SEGURANÇA DOS TRABALHADORES SOB O CAPITALISMO DE
PLATAFORMA: o caso dos prestadores de serviço de entrega por aplicativo em São
Luís- MA de 2021 a 2023**

São Luís
2023

CARLOS EDUARDO EVANGELISTA BATISTA DOS SANTOS

**SAÚDE E SEGURANÇA DOS TRABALHADORES SOB O CAPITALISMO DE
PLATAFORMA: o caso dos prestadores de serviço de entrega por aplicativo em São
Luís - MA de 2021 a 2023**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico (PPGDSE) da Universidade Federal do Maranhão, como requisito para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Socioeconômico.

Linha de pesquisa: Trabalho, Estado e mundialização.

Orientador: Prof. Dr. Elizeu Serra de Araujo.

São Luís
2023

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA

Santos, Carlos Eduardo Evangelista Batista dos.
Saúde e segurança dos trabalhadores sob o capitalismo de plataforma: o caso dos prestadores de serviço de entrega por aplicativo em São Luís- MA de 2021 a 2023 / Carlos Eduardo Evangelista Batista dos Santos. - 2023.
103 f.

Orientador(a): Elizeu Serra de Araújo.
Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Socioeconômico/ccso, Universidade Federal do Maranhão, São Luis, 2023.

1. Capitalismo de plataforma. 2. Decisões judiciais. 3. Equipamentos de proteção. 4. Legislação. 5. Saúde e segurança no trabalho. I. Araújo, Elizeu Serra de. II. Título.

CARLOS EDUARDO EVANGELISTA BATISTA DOS SANTOS

**SAÚDE E SEGURANÇA DOS TRABALHADORES SOB O CAPITALISMO DE
PLATAFORMA: o caso dos prestadores de serviço de entrega por aplicativo em São
Luís - MA de 2021 a 2023**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico (PPGDSE) da Universidade Federal do Maranhão, como requisito para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Socioeconômico.

Aprovada: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Elizeu Serra de Araujo (Orientador)

Universidade Federal do Maranhão

Prof^a. Dra. Danielle de Queiroz Soares

Universidade Federal do Maranhão

Prof. Dr. Tiago Camarinha Lopes

Universidade Federal de Goiás

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus e todas as suas inúmeras manifestações em minha vida: família, amigo e oportunidades de amar e aprender.

À minha mãe, Luzia Evangelista, cuja paciência e acolhimento durante os anos iniciais do tratamento da dislexia, pavimentaram meu apreço pelos estudos. À minha esposa, Carla Brito, por fazer parte da empreitada dos estudos desde quando nos conhecemos e, especialmente, desses últimos anos de mestrado. Às minhas filhas, Maria Flor e Pilar, por serem a lembrança viva dos motivos para não parar.

Aos meus amigos de ontem e de hoje. O afeto da amizade me nutre de uma forma impar. Não sei seguir sem vocês. E nesse quadrante da vida acadêmica, alguns estiveram ainda mais perto, do cafezinho terapêutico para evitar a desistência à busca conjunta de material de pesquisa. Preciso começar agradecendo a Carlos Wanderley, que me apresentou o edital do PPGDSE e não soltou minha mão durante toda a caminhada. Dito isso, mesmo sabendo que esquecerei alguns nomes, sigo agradecendo a Aládia, Albérico, Angelina, Carolina, Carlos Gustavo, Fabíola, Gabriele, Isaac, João Bosco, Lívio, Maria do Socorro e Vanessa.

À Chiara Lubich, cuja obra em vida me apresentou uma fé potente, sedimentada no amor a todos, onde o estudo e a busca da verdade sempre estiveram presentes.

A meus professores, por permitirem que eu também crescesse a partir deles. Dois registros especiais precisam ser feitos, quais sejam, meu orientador, professor Elizeu Serra de Araújo e à coordenadora do grupo de pesquisa, professora Danielle de Queiroz Soares.

Agradeço, por fim, à Universidade Federal do Maranhão, que segue produzindo ciência e sendo contributo para o crescimento de seus alunos. É uma alegria e um orgulho ter sido parte de seu quadro de discentes por esse período. Somos mais que números ou notas CAPES. Somos resistência ao obscurantismo.

“Trabalhar com nobreza, esperar com sinceridade, enternecer-se com o homem – esta é a verdadeira filosofia”.

Fernando Pessoa

RESUMO

O presente trabalho foi desenvolvido com o objetivo de identificar se o modelo de trabalho sob o capitalismo de plataforma é capaz de garantir condições mínimas de saúde e segurança dos trabalhadores de entrega por aplicativo na cidade de São Luís-MA. A hipótese levantada é que as rotinas de trabalho exigidas desses trabalhadores, a ausência de proteção legislativa e a absorção pelos entregadores dos custos diretos da atividade laboral impedem a higidez de sua saúde e fragilizam a segurança em seu labor. A metodologia aplicada envolveu duas etapas, inicialmente pesquisa bibliográfica e levantamento de dados secundários nacionais e, em seguida, levantamento de dados locais por meio de pesquisa de campo. Para cumprir este objetivo foi analisado o arcabouço teórico sobre o capitalismo de plataforma, algumas de suas características e de como a ausência de definições legais e jurisdicionais pode influenciar na insegurança das relações de trabalho da categoria profissional objeto de estudo. As pesquisas apontaram como, em todo o mundo, a caracterização da condição do trabalhador em plataforma como subordinado ou autônomo ainda é controvertida. No Brasil ainda não há legislação específica e a jurisprudência ainda está se consolidando. Ao fim, realizando uma análise das exigências legais sobre segurança do trabalho para trabalhadores de entrega em geral e, avaliando os dados colhidos em pesquisa qualitativa feita com essa categoria profissional que trabalha por meio de aplicativos, aponta-se para a confirmação da hipótese originária de fragilização das condições de segurança e saúde dos trabalhadores analisados.

Palavras-chave: capitalismo de plataforma; legislação; decisões judiciais; equipamentos de proteção; saúde e segurança no trabalho.

ABSTRACT

The present work was developed with the objective of identifying whether the work model under platform capitalism is capable of guaranteeing minimum health and safety conditions for application delivery workers in the city of São Luís-MA. The hypothesis raised is that the work routines required of these workers, the absence of legislative protection and the absorption by the couriers of the direct costs of the work activity prevent the health of their health and weaken the safety in their work. The applied methodology involved two stages, initially bibliographical research and national secondary data collection, and then local data collection through field research. To fulfill this objective, the theoretical framework on platform capitalism was analyzed, some of its characteristics and how the absence of legal and jurisdictional definitions can influence the insecurity of labor relations of the professional category object of study. The surveys showed how, all over the world, the characterization of the condition of the platform worker as subordinate or autonomous is still controversial. In Brazil there is still no specific legislation and jurisprudence is still being consolidated. In the end, performing an analysis of the legal requirements on work safety for delivery workers in general and, evaluating the data collected in qualitative research carried out with this professional category that works through applications, it points to the confirmation of the original hypothesis of weakening of the health and safety conditions of the analyzed workers.

Keywords: platform capitalismo; legislation; judicial decisions; protective equipment; health and safety at work.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Aplicativos mais utilizados pelos entregadores.....	76
Gráfico 2	Locais de atuação dos trabalhadores	77
Gráfico 3	Gênero dos trabalhadores	78
Gráfico 4	Faixa etária dos trabalhadores	78
Gráfico 5	Cor e etnia dos trabalhadores.....	79
Gráfico 6	Grau de escolaridade dos trabalhadores.....	80
Gráfico 7	Fonte de renda	80
Gráfico 8	Renda mensal obtida com as entregas via aplicativo	81
Gráfico 9	Veículos utilizados pelos trabalhadores.....	82
Gráfico 10	Jornada semanal de trabalho	83
Gráfico 11	Jornada diária de trabalho	83
Gráfico 12	Autoimagem dos trabalhadores	84
Gráfico 13	Área de atuação dos trabalhadores.....	85
Gráfico 14	Percepção dos trabalhadores quanto à sua ocupação.....	85
Gráfico 15	Participação dos trabalhadores em entidades de classe.....	86
Gráfico 16	Acidentes no trabalho	87
Gráfico 17	Tempo de afastamento do trabalho	87

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Projetos de Lei que enfrentam a matéria do Trabalho por Aplicativo no Brasil.....	58
Quadro 2	Tese 5 - Comissão 1 - A proteção à saúde do trabalhador em plataformas digitais.....	63
Quadro 3	Tese 6 - Comissão1 - A ilegalidade da despedida “Gamificada”	63
Quadro 4	Tese 13 - Comissão1 - Trabalho em plataformas digitais.....	64
Quadro 5	Tese 18 – Comissão 3 – Competência da justiça do Trabalho. Trabalhadores por meio de plataformas digitais	64

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANAMATRA	- Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho
CID	- Classificação Internacional de Doenças
CLT	- Consolidação das Leis do Trabalho
CNAE	- Classificação Nacional de Atividade Econômica
CONAMAT	- Congresso Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho
CONSEPE	- Conselho de Ensino, Pesquisa e Extensão
CONTRAN	- Conselho Nacional de Trânsito
CT	- Código do Trabalho
CUT	- Central Única dos Trabalhadores
DOR	- Doenças Osteomusculares Relacionadas ao Trabalho
EPI	- Equipamento de Proteção Individual
GERME	- Grupo de Estudos sobre a Reestruturação produtiva, a Mundialização do capital, os movimentos sociais e o Estado Contemporâneos
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IOS	- Instituto Observatório Social
IPEA	- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LER	- Lesões por Esforço Repetitivo
NTEP	- Nexo Técnico Epidemiológico Previdenciário
OIT	- Organização Internacional do Trabalho
ONU	- Organização das Nações Unidas
PNAD	- Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
RAT	- Risco de Ambiente de Trabalho
SO	- Sintomas Osteomusculares
TST	- Tribunal Superior do Trabalho
TVDE	- Licenciamento de Operador de Plataforma Eletrônica
UFMA	- Universidade Federal do Maranhão

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	CAPITALISMO DE PLATAFORMA E A FIGURA DO TRABALHADOR DE ENTREGA POR APLICATIVO	15
2.1	Elementos do capitalismo e seu adensamento a partir das plataformas digitais	15
2.1.1	Capitalismo de plataforma e outras nomenclaturas que buscam definir o mesmo fenômeno	18
2.1.2	Elementos do capitalismo de plataforma.....	23
2.2	Os impactos das novas tecnologias em plataforma nas relações de trabalho	24
2.3	O trabalho de entregadores por aplicativo e sua relação com as categorias do processo produtivo capitalista	31
3	FRAGILIDADES DE RECONHECIMENTO LEGISLATIVO E JUDICIAL DA RELAÇÃO DE TRABALHO ESTABELECIDADA ENTRE TRABALHADORES E TOMADORES DE SERVIÇO DE ENTREGA POR APLICATIVO	39
3.1	O avanço da precarização das relações de trabalho em meio à ausência de proteção social estatal	41
3.1.1	Noções iniciais sobre caracterização do vínculo de emprego na doutrina justrabalhista nacional.....	42
3.1.2	Da subordinação, parassubordinação e subordinação algorítmica.....	45
3.2	A condição de trabalho de entregadores por aplicativo segundo legislação e definições judiciais em outros países capitalistas	50
3.3	O cenário atual, os projetos de lei e a posição judicial brasileira sobre os trabalhadores de entrega por aplicativo	57
3.3.1	Dos projetos de lei	58
3.3.2	Das decisões judiciais	61
4	ANÁLISE DO PERFIL E DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO DOS PRESTADORES DE SERVIÇO DE ENTREGA POR APLICATIVO EM SÃO LUÍS - MA	65

4.1	O cenário de avanço de acidentes de trabalho e doenças ocupacionais de trabalhadores em entrega por aplicativo ante o agravamento da precarização do trabalho	66
4.2	Análise de dados e literatura sobre condições de segurança e saúde de trabalhadores de entrega por aplicativos e/ou atividades equivalentes	70
4.3	Análise de equipamentos de proteção de uso necessário por trabalhadores em motocicleta e possíveis doenças relacionadas ao trabalho em motocicleta.....	72
4.4	Apresentação e análise dos dados pesquisados sobre o perfil e as condições de segurança e saúde dos trabalhadores de entrega por aplicativo em São Luís – MA de 2021 a 2023	74
4.4.1	Perfil dos trabalhadores em entrega por aplicativo em São Luís-MA nos anos de 2021 a 2023.....	75
4.4.2	Quadro de acidentes, adoecimentos e demais elementos ligados à saúde e segurança dos trabalhadores em entrega por aplicativo em São Luís-MA nos anos de 2021 a 2023	86
5	CONCLUSÃO	92
	REFERÊNCIAS	95

1 INTRODUÇÃO

Ao tratarmos de forças produtivas, notadamente sob a égide do sistema capitalista, o advento das novas tecnologias apresenta evoluções em saltos. O início da manufatura, o incremento da máquina a vapor e todos os processos subsequentes de mecanização e reorganização do processo de trabalho – a exemplo do fordismo e do toyotismo – apontam para elementos de continuidade e aprofundamento dos mecanismos capitalistas (ANTUNES, 2010).

Esse percurso não é diferente quando tratamos do capitalismo de plataforma (SRNICEK, 2021)¹, marcado por um processo de introjeção de inteligência artificial, ampliação dos processos de automação, virtualização dos espaços de trabalho e reconfiguração do sistema de controle dos trabalhadores.

Em meio a todas as mudanças trazidas pelas novas tecnologias insta reconhecer que, no que diz respeito ao impacto direto sobre os trabalhadores estamos diante da possibilidade de agravamento das condições de trabalho. Jornadas cada vez mais extenuantes e ritmos acelerados de ciclos de trabalho, impulsionados pela transferência dos custos ao trabalhador e uma obscura condição jurídica estão presentes na realidade dos trabalhadores em entrega por aplicativo.

Neste sentido, há de se perguntar: quais são as reais condições de trabalho dessa categoria cada vez mais crescente de trabalhadores de entrega por aplicativo e seus impactos sobre sua saúde e segurança com o advento e utilização das novas ferramentas de subordinação do trabalho no ambiente virtual, atualmente, em São Luís-MA?

Diante do objetivo geral consubstanciado na análise das condições de trabalho dos entregadores por aplicativo e os impactos das inovações tecnológicas sobre as condições de saúde e segurança do trabalho, constroem-se os objetivos específicos de (a) analisar o capitalismo de plataforma e a figura do trabalhador de entrega por aplicativo; (b) analisar a natureza do contrato entre tomadores e prestadores de serviços de entrega por aplicativo e identificar o atual vácuo legislativo e (c) analisar as condições de trabalho e o grau de vulnerabilidade da segurança e saúde bem como pesquisar as possíveis doenças ocupacionais e equipamentos de proteção de uso necessário por prestadores de serviço de entrega

¹ Conceito e características do capitalismo de plataforma serão tratados no capítulo 2 deste trabalho.

por aplicativo em São Luís-MA.

Esses são exatamente os eixos do presente trabalho, que tem por hipótese a inviabilização, pela dinâmica imposta pelo formato do capitalismo de plataforma, da garantia de patamares mínimos de saúde e segurança a essa categoria em debate uma vez que as novas tecnologias servem ao capitalismo em seu ciclo de produção. O cenário atual é de alteração de paradigmas de gestão e espaços de trabalho, à medida que no espaço digital das plataformas os ciclos produtivos ganham maior intensidade. Além disso, segue o aprofundamento dos problemas sociais de base num contexto de vácuo legislativo e dificuldades jurisprudenciais de reconhecimento do vínculo de emprego dos trabalhadores de entrega por aplicativo, lançando-os num limbo trabalhista sem garantia de estruturas mínimas de segurança do trabalho.

Na busca de uma metodologia adequada, o trabalho foi realizado em primeira etapa com pesquisas bibliográficas para garantir o arcabouço teórico inicial. Foi realizada também uma pesquisa dos movimentos legislativo e jurisprudencial e foram utilizados dados secundários e amostras não probabilísticas, especialmente no que diz respeito à caracterização da população de trabalhadores em aplicativo e suas condições de segurança do trabalho.

Foi necessário ainda buscar referências estatísticas nacionais e locais. Para tal, os dados secundários nacionais foram obtidos com base na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) e PNAD Contínua, alguns por acesso direto ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), outros por meio de nota de conjuntura do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022).

Visando a produção de dados mais específicos à realidade de São Luís, foram usados dados colhidos junto ao Grupo de Estudos sobre a Reestruturação produtiva, a Mundialização do capital, os movimentos sociais e o Estado Contemporâneos (GERME), vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da Universidade Federal do Maranhão (UFMA) do qual o autor faz parte.

Diante da complexidade do cenário, a abordagem utilizada é interdisciplinar, com elementos conceituais e avaliativos de economia política bem como, no campo do direito do trabalho sem descuidar do cenário de políticas públicas aplicáveis.

Como se poderá perceber no decorrer de todo o trabalho, a teoria marxista é uma constante no processo de contextualização e avaliação do capitalismo de

plataforma. A escolha da linha de pensamento tem como premissa o reconhecimento de que a interposição das estruturas de tecnologia informacional, apesar de trazer novos traços ao modo de produção e à exploração do trabalho, não se afasta da essência, natureza e categorias indicadas na obra de Marx.

Os resultados da investigação estão organizados - além da introdução e da conclusão - em três capítulos. O primeiro deles tem como objeto central a análise do fenômeno do capitalismo de plataforma, apresentando definições e elementos que lhe são próprios. Dentro dessa proposta inicial buscou-se avaliar o impacto das novas tecnologias correlatas ao capitalismo de plataforma nas relações de trabalho para, na parte final do capítulo procurar estabelecer uma relação do trabalho dos entregadores com algumas categorias tradicionais da teoria marxista, como mercadoria, mais-valia e exército industrial de reserva (MARX, 2017).

No segundo capítulo, tendo por base elementos do capitalismo de plataforma (SRNICEK, 2021), a dissertação discute a fragilidade de reconhecimento legislativo e judicial da relação de trabalho estabelecida em meio aos sistemas de plataforma digital. Aponta para a precarização das relações de trabalho e apresenta noções introdutórias da doutrina justtrabalhista nacional. Aqui, analisa-se ainda como essas relações têm se dado em outros países capitalistas e a posição legislativa e judicial adotada no Brasil.

Por fim, chegando ao terceiro dos capítulos centrais, adentra-se nas condições específicas dos trabalhadores por aplicativo, percorrendo a apresentação das condições de segurança e saúde necessárias ao bom desenvolvimento da referida atividade laboral, apontando a importância do uso de equipamentos de proteção individual e, ao fim, trazendo a pesquisa de campo realizada com os trabalhadores de entrega por aplicativo em São Luís – MA.

2 CAPITALISMO DE PLATAFORMA E A FIGURA DO TRABALHADOR DE ENTREGA POR APLICATIVO

O caminhar da história tem apresentado transformações no funcionamento do capitalismo sem que, no entanto, representem afastamento real de suas estruturas fundantes. Precisamos então partir deste resgate não só histórico, mas fundamentalmente analítico, para compreender o objeto de estudo da presente pesquisa. “Para entender nossa situação contemporânea é necessário ver como ela se conecta com o que a precedeu. Acontecimentos que parecem novidades radicais podem, à luz da história, revelar-se simples continuidades” (SRNICEK, 2021, p. 15, livre tradução).²

Assim, é fundamental identificarmos nesse capítulo, ainda que superficial e rapidamente, o processo de formação do modo de produção capitalista para avançarmos em direção aos elementos próprios do objeto de estudo, qual seja, o modelo plataformizado no qual muitas empresas estão atualmente inseridas.

Na sequência, serão apresentadas as características próprias do capitalismo de plataforma, os impactos do uso das novas tecnologias em plataforma nas relações de trabalho e, mais especificamente, o trabalho de entregadores por aplicativos e sua relação com as categorias do processo produtivo capitalista.

2.1 Elementos do capitalismo e seu adensamento a partir das plataformas digitais

O modo de produção capitalista, assim considerado sob a leitura de Marx (2005), tem seu desenvolvimento inicial a partir da manufatura. Nesta etapa, tem início a subsunção do trabalhador ao capital tendo em vista que, por sua atividade produtiva, propicia a acumulação do capital.

Nessa fase embrionária, estamos diante da subsunção formal, mediante apropriação da força social de trabalho. Paulatinamente, o trabalhador, ao início da manufatura, vai perdendo controle sobre o processo produtivo e tornando-se detentor apenas da força de trabalho. Conforme aponta Marx (2017, p. 434):

² “Para entender nuestra situación contemporánea es necesario ver cómo se conecta con lo que la precedió. Acontecimientos que parecen ser novedades radicales pueden, a luz de la historia, revelarse como simples continuidades” (SRNICEK, 2021, p. 15).

Se o trabalhador vende inicialmente sua força de trabalho ao capital porque lhe faltam os meios materiais para a produção de uma mercadoria, agora sua força individual de trabalho falha no cumprimento de seu serviço caso não seja vendida ao capital. Ela só funciona num contexto que existe apenas depois de sua venda na oficina capitalista.

Na etapa subsequente, quando as máquinas são incluídas no processo produtivo, visualiza-se a figura da subsunção real, quando o trabalhador passa a ser, ao fim, mero apêndice da maquinaria implantada. É a época da grande indústria (MARX, 2017).

A subsunção dos processos de trabalho e do trabalhador ao capital não surgiu, efetivamente, do nada, mas de um longo e histórico caminhar de transformações surgidas da revolução industrial, atingindo a sociedade burguesa e produzindo como resultado o proletariado (ENGELS, 2010).

Na visão de Marx (2005), perde-se a natureza artesanal do trabalho apenas quando o capital é capaz de gerar e gerir uma tal quantidade de trabalhadores no mesmo processo de modo a identificar, em estrutura de massa, uma “força coletiva”, desindividualizando o trabalho e ampliando a eficácia da extração da mais valia.

A etapa seguinte do capitalismo, em busca de sua plenitude, conta com o incremento das máquinas na linha de produção. A mais-valia (MARX, 2017), embora permaneça sendo produzida pelos trabalhadores, resta independente de suas características individuais. Os trabalhadores são substituíveis entre si diante das novas ferramentas de produção e, portanto, alcançamos o que também já definimos como subsunção real. Os meios de produção passam a utilizar-se do trabalhador e não o contrário.

A atividade do trabalhador, limitada a uma mera abstração da atividade, é determinada e regulada em todos os aspectos pelo movimento da maquinaria, e não o inverso. A ciência, que força os membros inanimados da maquinaria a agir adequadamente como autômatos por sua construção, não existe na consciência do trabalhador, mas atua sobre ele por meio da máquina como poder estranho, como poder da própria máquina (MARX, 2011, p. 581).

A partir desta etapa, resta mais facilmente identificável que os incrementos do instrumental e da ciência, com as tecnologias correlatas, viabilizam a produção imediata e em larga escala de mais mercadorias com um mínimo de trabalho possível.

É no fluxo contínuo de acumulação que a incorporação de novos instrumentos amplia a produtividade que, por sua vez, altera a composição técnica do capital.

O grau de produtividade do trabalho, numa determinada sociedade, se expressa pelo volume relativo dos meios de produção que um trabalhador, num tempo dado, transforma em produto, com o mesmo dispêndio de força de trabalho. A massa dos meios de produção que transforma aumenta com a produtividade do seu trabalho (MARX, 2005, p. 725).

Abre-se a tendência natural de criação de um verdadeiro excedente de pessoas aptas a trabalhar e ávidas por trabalho, como podemos identificar em Marx (2017).

O próprio mecanismo do processo de acumulação aumenta, juntamente com o capital, a massa dos pobres “laboriosos”, isto é, dos assalariados, que convertem sua força de trabalho em crescente força de valorização do capital e, justamente por isso, têm de perpetuar sua relação de dependência com seu próprio produto, personificado no capitalista (MARX, 2017, p. 692).

Pois bem, ainda sobre a formação da mão de obra excedente, encontramos em Marx (2017) a afirmação de que a ampliação da produtividade do trabalho coletivo só resta possível sob uma cooperação em larga escala. É então que se viabiliza a organização do trabalho de maneira parcelada em um contexto de máquinas cuja eficácia se amplia em processos coletivos. Organizam-se os meios tecnológicos capazes de garantir maior – e mais eficaz – exploração do trabalho humano e, na mesma toada, a constante ampliação de acumulação de capital.

O que delimita a procura de trabalho é, exatamente, o componente variável do capital. E não é que o aumento do capital global não gere um aumento na necessidade de trabalho, mas o faz – nesse sistema – sob proporção menor e sem igual necessidade de contratação de trabalhadores.

Marx (2005, p. 734) afirma que “[...] por isso, a população trabalhadora, ao produzir a acumulação do capital, produz, em proporção crescente os meios que fazem dela, relativamente, uma população supérflua”.

O que surge, ao fim e ao cabo dessa grande roda do capital é, efetivamente, um excedente de população disponível, o denominado exército industrial de reserva (MARX, 2017), sempre apto a ser utilizado pelo sistema, a seu arbítrio.

Mas, se uma população trabalhadora excedente é produto necessário da acumulação e do desenvolvimento da riqueza no sistema capitalista, ela se torna, por sua vez, a alavanca da acumulação capitalista e, mesmo, condição de existência do modo de produção capitalista. Ela constitui um exército industrial de reserva disponível, que pertence ao capital de maneira tão absoluta como se fosse criado e mantido por ele. Ela proporciona o material humano a serviço das necessidades variáveis de expansão do capital e sempre pronto para ser explorado, independentemente dos limites do verdadeiro incremento da população (MARX, 2005, p. 735).

Perceba-se de já que todos esses elementos, facilmente encontrados no recorte histórico do início do desenvolvimento capitalista, também tracejam as condições atuais das relações de trabalho albergada por plataformas digitais. O adensamento do processo de acumulação e centralização do capital, nesse recorte, também segue seu fluxo de avanço.

Nessa linha de observação dos paradigmas do atual modelo de produção capitalista, Abílio, Amorim e Grohmann (2021) avaliam o cenário do mundo do trabalho com olhar dirigido ao processo de uberização³ e identificam, já no início, como elemento central da plataformização, a sedimentação do modelo de gerenciamento de trabalhadores e o aprofundamento do *processo de informalização*.

As plataformas digitais, pensadas nesse sentido forte, atualmente se firmam como um dos vetores mundiais das formas contemporâneas de centralização de capitais e dispersão controlada do trabalho, na medida em que informalizam (...), catalisam novas formas de terceirização e de transferência de riscos e custos, têm papel importante na consolidação da condição de trabalhadores como trabalhadores *just-in-time*(...) e, operam por meios técnico-políticos que possibilitam novas combinações entre informação e informalidade, no que pode ser definido como gerenciamento algorítmico do trabalho (ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021, p. 33).

Como bem delimita Srnicek (2021, p. 15, livre tradução), “[...] embora o capitalismo seja um sistema incrivelmente flexível, ele também possui características invariantes que funcionam como parâmetros amplos para qualquer período histórico”.⁴ É nessa perspectiva que avançamos os estudos do presente trabalho, apontando pontos de modificações pelos avanços tecnológicos, mas reconhecendo etapas de adensamento e confirmação estrutural do modo de produção capitalista.

2.1.1 Capitalismo de plataforma e outras nomenclaturas que buscam definir o mesmo fenômeno

Como é próprio da fluidez com que os novos tempos se apresentam e projetam a mutabilidade das estruturas conhecidas, a busca de definições do capitalismo de plataforma é em si também, um processo de compreensão de suas inúmeras características moldadas pelo decurso do tempo, razão pela qual, antes de

³ Expressão relacionada ao trabalho em plataforma e que será melhor detalhado na sessão 2.2 a seguir.

⁴ “[...] aunque el capitalismo es un sistema increíblemente flexible, también tiene rasgos que no varían, que funcionan como parámetros amplos para cualquier período histórico dado” (SRNICEK, 2021, p. 15).

apresentarmos uma definição, trafegaremos entre os elementos que auxiliam na sua compreensão.

Mas esses exercícios de nomeação, de fato, evidenciam os desafios da interpretação dos fenômenos à medida que eles acontecem, da definição de categorias de análise do próprio presente, o qual parece estar em permanente transformação (ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021, p. 37).

Ao tecer cenários e elencar fatores da atual fase do capitalismo, referenciando inclusive a categoria da acumulação flexível, desenvolvida por David Harvey, assim registra Tonelo (2020, p. 142):

Partimos da consideração de que o processo de acumulação flexível é uma das características mais marcantes da reestruturação produtiva neoliberal: sua marca é ter ultrapassado os limites da rigidez fordista, incorporando os elementos de avanço tecnológico do toyotismo e indo além, uma vez que esteve intimamente relacionada com a mundialização do capital, ou seja, com a “globalização neoliberal”. Nesse processo, em que o capital financeiro atinge níveis inimagináveis de articulação entre distintas regiões do globo como forma de combinar a exploração mais selvagem do trabalho, ele se utiliza dos grandes polos industriais para produção e montagem, e se aproveita dos melhores polos tecnológicos como parte da “composição” da produção. [...]

Evidentemente o cenário do processo produtivo segue o percurso de constantes mudanças e, afunilando o olhar para a transformação sobre as relações sociais atinentes ao objeto dessa pesquisa, atualmente são muitas as nomenclaturas sob as quais se apresenta, como aponta Kalil (2020, p. 67): “[...] economia de compartilhamento, economia de pares, economia colaborativa, consumo colaborativo, economia de bico, economia disruptiva, capitalismo de plataforma, economia de excessos, etc.”.

Dentre essas visões sobre o desenvolvimento do novel modo de reprodução do capital, algumas conceituações trazem, para além de tentativas de venda de si mesmo, enquanto processo ideológico, informações que efetivamente apontam suas características e que merecem registro – embora não haja espaço para o detalhamento de todas elas. De todo modo, uma aproximação sobre seus argumentos pode nos orientar sobre os mais diversos contornos do movimento incessante do capital e, nisso, auxiliar na distinção entre essência e aparência do fenômeno da plataformização.

Ao pensarmos em economia de compartilhamento, por exemplo, vislumbramos a criação de espaços para troca de bens e predomínio de redes capazes de aglomerar grande número de usuários. Sob tal nomenclatura, agrega-se ainda a ideia de fluidez entre as esferas particulares e profissionais dos usuários e

relativização das fronteiras entre trabalho em tempo integral e trabalho casual (SUNDARARAJAN *apud* KALIL, 2020).

Sobre compartilhamento, Schor (2015) aponta ainda para iniciativa em que verdadeiramente estamos diante de pessoas unidas pela plataforma com uma finalidade de mútua colaboração já indicando, no entanto, o risco de seu desvirtuamento.

Mas é realmente compartilhar? Há uma classe de plataformas, geralmente sem fins lucrativos, em que a resposta é sim. Os Couchsurfers ficam na casa uns dos outros sem pagamento. Sites de presentes como Freecycle e Yerdle permitem que as pessoas ofereçam coisas grátis umas às outras. Outros verdadeiros sites de compartilhamento incluem bancos de tempo, compartilhamento de terras (que une aspirantes a jardineiros com pessoas que possuem terras), bibliotecas de sementes e ferramentas e formas emergentes de produção e consumo de base local, como trocas de alimentos e coletivos de reparos temporários. Proliferam práticas inovadoras deste tipo, baseadas na solidariedade social, na consciência ecológica e no acesso aberto (SCHOR, 2015, s.p).

Em que pese essa roupagem de criação de espaços de oportunidade, ao observarmos os exemplos mais conhecidos de plataformas de trabalho, não parece estarmos aproximados do ideário a que estamos acostumados associar o termo compartilhamento. Este verbete se refere habitualmente ao pensamento de atividades sem interesse lucrativo, mais processos de mútua ajuda ou um empenho coletivo de organização.

Ao nos defrontarmos com o modo de funcionamento de empresas como Airbnb ou Uber, tão comuns em nosso dia a dia, não é crível que elas funcionem com a mentalidade altruísta que a nomenclatura em debate deixa transparecer.

Passando a uma outra nomenclatura que tenta descrever essas atividades econômicas por meio do uso das plataformas, encontramos a *gigeconomy*, assim definida por Abílio (2017, s.p):

A *gig economy* é feita de serviços remunerados, que mal têm a forma trabalho, que contam com o engajamento do trabalhador-usuário, com seu próprio gerenciamento e definição de suas estratégias pessoais. A *gig economy* dá nome a uma multidão de trabalhadores *just-in-time* (como já vislumbrava Francisco de Oliveira no início dos anos 2000 ou Naomi Klein ao mapear o caminho das marcas até os trabalhadores), que aderem de forma instável e sempre transitória, como meio de sobrevivência e por outras motivações subjetivas que precisam ser mais bem compreendidas, às mais diversas ocupações e atividades. Entretanto, essas atividades estão subsumidas, sob formas de controle e expropriação ao mesmo tempo evidentes e pouco localizáveis. A chamada descartabilidade social também é produtiva. Ao menos por enquanto.

Dentre todas essas nomenclaturas que tentam esquadrihar o fenômeno, agora nos aproximaremos da terminologia que compreendemos melhor enquadrar os atuais fenômenos sociais que circundam nosso objeto de estudo, qual seja, a denominação de *capitalismo de plataforma*. De maneira mais apropriada, essa terminologia se contrapõe à ideia de economia de compartilhamento e coloca em evidência a estrutura tecnológica dos espaços virtuais (LOBO *apud* KALIL, 2020).

No capítulo dedicado a tratar de capitalismo de plataforma, Srnicek (2021) inicia apontando como o modo de produção capitalista encontra os meios de reestruturação após cada crise. Nisso, tendo como exemplo as práticas surgidas a partir da crise de 2008, uma renovação do foco dos avanços tecnológicos, mais voltados à automação. Para além disso, o autor apresenta a importância de um tipo particular de matéria prima, qual seja, os dados e de como, no século XXI, a tecnologia para converter atividades simples em dados gravados se tornou cada vez mais barata, bem como restou simplificado a comunicação de bases digitais. “Mas, o que foi inovador com a mudança de tecnologia foi a quantidade de dados que agora podem ser usados” (SRNICEK, 2021, p. 43, livre tradução).⁵

Avaliando então os problemas das empresas capitalistas que continuam tendo dificuldade de extrair e usar dados, Srnicek (2021) aponta para o surgimento do novo tipo de empresa, enquanto modelos de negócios que são as ditas plataformas.

Que são as plataformas? No nível mais geral, as plataformas são infraestruturas digitais que permitem que dois ou mais grupos interajam. Dessa forma, eles se posicionam como intermediários que aproximam diferentes usuários: clientes, anunciantes, prestadores de serviços, produtores, distribuidores e até objetos físicos⁶ (SRNICEK, 2021, p. 45, livre tradução).

Também na busca de conceituação do termo plataforma, Oliveira, Carelli e Grillo (2020, p. 2613) definem como “[...] a infraestrutura ou ambiente que possibilita a interação entre dois ou mais grupos”. Nesse ponto, importa perceber como a inovação permitiu a introdução da lógica de mercado inclusive nas empresas a ponto de levar a coincidência de um modelo empresarial desmaterializado e

⁵ “Pero, lo que resultó innovador con el cambio en la tecnología fue la cantidad de datos que ahora se podían utilizar” (SRNICEK, 2021, p. 43).

⁶ “Qué son las plataformas? En el nivel más general las plataformas son infraestructuras digitales que permiten que dos o más grupos interactúen. De esta manera se posicionan como intermediarias que reúnen a diferentes usuarios: clientes, anunciantes, proveedores de servicios, productores, distribuidores e incluso objetos físicos” (SRNICEK, 2021, p. 45).

deshierarquizado de modo a coincidir, tal modelo, com o conceito de plataforma.

Oliveira, Carelli e Grillo (2020), seguindo na avaliação das repercussões do uso da tecnologia de plataformas sobre os modos de funcionamento das empresas e já vislumbrando alguns de seus efeitos diretos, apontam para um processo cada vez mais aprofundado de centralização de atividades empresariais por meio das plataformas que controlam cada vez mais todo o ecossistema, explicitando o modo de concentração de capital. Ao tratar de plataformas centralizadas, os autores destacam a mudança de paradigma em que, substituindo a condição anterior de competição de cada empresa em seu próprio site, verifica-se uma formatação de mercado em que se controla todo o ecossistema.

Em paralelo, novos modelos de acumulação se estabelecem com o crescimento da 'economia digital' ou 'capitalismo de plataforma'. A concentração empresarial se desenvolve em patamar global, pois exige grandes aportes de capital, ampliando em larga escala as experiências de modelos inovadores de negócio (startups) (OLIVEIRA; CARELLI; GRILLO, 2020, p. 2615).

Kalil (2022), também aponta a nova formatação das empresas enquanto uma das evidências de perpetuação das plataformas na economia global.

A segunda é o modelo de negócios de plataformas inserirem-se no ciclo do setor de *venture capital*, fazendo parte do portfólio de investimentos de fundos dessa natureza. A principal consequência dessa associação é a busca pela monopolização e oligopolização dos mercados com o objetivo de promover o crescimento agudo da empresa e a garantir retornos financeiros elevados para os investidores no menor espaço de tempo possível, o que denota uma política de curtoprazismo em que há uma postura agressiva de corte de custos para potencializar os ganhos (KALIL, 2020, p. 80).

Genaro e Denani (2021) apresentam, ainda, elementos da vivência atual em uma sociedade do controle, de como a coleta de dados surge como reservatório de informações que apresentam indicativos de sentidos, probabilidade de tomadas de decisão com ampliação das possibilidades de aprofundar ou evitar tendências.

É assim, numa posição de estrutura tecnológica intermediária entre os usuários e como o espaço nos quais inúmeras atividades são desempenhadas, de cunho social, mas também de interações comerciais, que as plataformas se colocam no espaço absolutamente privilegiado desse modelo econômico que tem os dados como mercadoria fundamental. Nesse aspecto, vale apontar para a crescente utilização de dados colhidos junto às plataformas digitais que, tratados por meio de algoritmos, conduzem de maneira decisiva as escolhas empresariais modernas (MIT, 2016).

2.1.2 Elementos do capitalismo de plataforma

Seguindo a percepção supra, identificamos em Frank Pasquale (2016) elementos do Capitalismo de Plataforma que precisam ser mais bem registrados, especialmente em contraposição ao que se prolata de benefícios do referido modelo, como:

- a) a perpetuação de desigualdades, avanço da precarização do trabalho;
- b) discriminação por reconhecimento de consumidores antes mesmo da atividade comercial com perfis baseados em fotos que revelam sua raça ou nomes identificados racialmente;
- c) concentração em pequeno número de empresas;
- d) avanço em virtude do vácuo normativo;
- e) redução de salários;
- f) exigência de disponibilidade frequente dos trabalhadores;
- g) manipulação de informações para orientar transações comerciais.

No decorrer do presente trabalho, entre tais características restarão sublinhadas de forma mais evidentes, especialmente em razão da hipótese fundante desta pesquisa, a precarização do trabalho, o avanço em virtude do vácuo normativo e a exigência de disponibilidade dos trabalhadores.

Partindo, como já feito no decorrer desse capítulo, da conceituação e apresentação de elementos próprios do capitalismo de plataforma, surge como importante identificar como característica a sua rápida mutabilidade. Por tratar-se de processos tão ágeis e, por isso mesmo moldáveis, inclusive Nick Srnicek (2019) reconhece mudanças em seu pensamento acerca da matéria.

Houve algumas mudanças significativas no meu pensamento desde que escrevi o livro. Em primeiro lugar, acho que os principais tipos de plataforma foram reduzidos para três: plataformas de publicidade, plataformas de nuvem – incluindo o que eu chamei de plataformas industriais – e plataformas *lean*. As de publicidade estão atingindo seus limites de mercado, com empresas como Facebook e Google dominando o mercado (anglófono) de publicidade digital. As plataformas *lean* têm enfrentado lutas significativas – o preço das ações da Uber tem sofrido impactos expressivos desde sua abertura de capital e outras empresas chamadas “unicórnios” estão cada vez mais cautelosas em enfrentar o escrutínio do mercado de ações. As plataformas de nuvem, por outro lado, têm crescido em tamanho e poder aos trancos e barrancos. A Amazon deixou de ser uma empresa de *e-commerce* e agora se tornou, de fato, uma empresa de nuvem. A Microsoft ressuscitou dos mortos por meio de sua mudança para a computação em nuvem. E o Google está cada vez mais concentrando seus

esforços no desenvolvimento de seu braço envolvendo a nuvem. A fusão com as plataformas de nuvem é o modelo de “inteligência artificial como serviço”, com várias empresas capazes de oferecer serviços corporativos de aprendizado de máquina (*machinelearning*) em escala global. Em nível global, há somente um pequeno número de empresas, que estão cada vez mais poderosas, capazes de fazer isso: Amazon, Google, Microsoft, Alibaba e, sem dúvida, algumas outras. Eu acho que a dinâmica monopolizadora de plataformas está se tornando ainda mais intensa nessas empresas (SRNICEK, 2019)⁷.

Apesar das diversas nomenclaturas que trazem em si perspectivas conflitantes, aponta-se como ponto de convergência o fato de que tais atividades econômicas geram grandes efeitos sobre as relações comerciais e de trabalho, bem como o fato de que não se trata de um episódio “fora da curva”, mas uma realidade fruto dos percursos de inovação, sob destruições criativas (SCHUMPETER, 2017), e que se apresenta como uma realidade de agora e do porvir.

2.2 Os impactos das novas tecnologias em plataforma nas relações de trabalho

Diante das mudanças no modo de compreender-se o trabalho – especialmente pela profunda alteração de rotinas provocadas pelo trabalho plataformizado – é necessário afastar o percurso ideológico sobre o deslocamento da centralidade do trabalho sobre a análise social. Tal urgência, embora tangencial ao objeto de estudo, se apresenta por um cuidado em reafirmar os primados teóricos clássicos sob os quais precisa ser reconhecida a categoria trabalho.

Segundo Cardoso (2011), nos últimos quarenta anos, tem sido travado um debate teórico no qual se propõe o fim do trabalho como uma categoria central no pensamento social. Cita assim que, por volta de 1960, alguns autores – como Jürgen Habermas, André Gorz, ClaussOffe e Adam Schaff – surgem questionando a centralidade do trabalho na estrutura social, como se neste momento histórico estivéssemos diante de uma crise da racionalidade capitalista, bem como do pressuposto sociológico no qual se sustentava a concepção de sociedade.

No entanto, segundo o próprio Cardoso (2011), as alterações vivenciadas na sociedade moderna – inclusive com os grandes avanços tecnológicos – não representam uma efetiva perda da centralidade do trabalho na base da estrutura social. Para isso, registra que a ciência segue instrumentalizando o avanço da acumulação capitalista e que não se pode falar em extinção da sociedade salarial,

⁷ Informação concedida Nick Srnicek em entrevista cedida a DigiLabour em outubro de 2019.

mas apenas um deslocamento de setor ou atividades subalternas.

De modo geral, apenas os setores de produção metal-mecânica, centrais no fordismo, conseguiram absorver com maior vigor esse conjunto de inovações tecnológicas. Outros setores produtivos, com características distintas desse setor central, pouco ou nada absorveram das transformações. Em contrapartida, o trabalho vivo eliminado desses setores produtivos, diferentemente da análise de Gorz, não foi perdido ou extinto, mas deslocado para outros setores paralelos ou subalternos da produção, muitas vezes com requisitos de qualificação bem mais inferiores (CARDOSO, 2011, p. 289).

Cardoso (2011) segue na crítica aos referidos autores por entender a avaliação como prematura, apesar de suas bases empíricas. Avaliando mais precisamente a tese de Offe (*apud* CARDOSO, 2011, p. 290-291), afirma que o que se observa “[...] são meras especulações motivadas por um movimento cíclico da economia e jamais uma crítica capaz de desmontar o edifício teórico da sociologia”.

Também enfrentando as teorias do fim do trabalho, Carcanholo e Medeiros (2012) registram que, mesmo se superada a ortodoxia marxista e aceita a ideia de que houve deslocamento do centro dinâmico da sociabilidade contemporânea a residir na esfera comunicativa, isto não implica aceitação da tese de fim do trabalho. Segundo Carcanholo e Medeiros (2012), Hardt e Negri argumentam que as novas tecnologias deslocaram o trabalho industrial do centro da produção capitalista, que passou a ser ocupado pelo “trabalho imaterial”. O escopo da produção se amplia a ponto de se confundir com as demais esferas da vida. Afirma-se o fim da antiga forma de trabalho e não dele em si.

Ainda em Carcanholo e Medeiros (2012) é possível identificar a centralidade do trabalho na análise social tendo em vista que:

- a) toda e qualquer atividade que integre a divisão social do trabalho é *trabalho*, seja atividade industrial ou não;
- b) mercadorias são coisas que satisfazem “necessidade do estômago ou da fantasia”;
- c) indústria deve ser entendida como produção em geral segundo o modo capitalista – o capital em geral recebe a denominação de capital industrial independentemente do fato da concretude dessa produção se dar na indústria, na agricultura ou nos serviços;
- d) a desocupação ou subocupação não descaracteriza a condição de trabalhador do indivíduo;
- e) para Marx, capital é a organização de trabalho (forma de trabalho) cuja

configuração estrutural determina por si mesma um movimento de autoexpansão.

Todos esses itens identificados acima – como poderemos ver no decorrer desse trabalho – são observáveis no modelo de trabalho plataformizado que, com o avanço da tecnologia, surge como parâmetro a avançar nos mais diversos setores da economia.

Srnicek (2021) também enfrenta ideias sustentadas de que passamos a vivenciar uma economia cognitiva, da informação e do conhecimento e de que a desindustrialização generalizada implicaria que o produto do trabalho agora se volta ao imaterial, de conteúdo cultural, afetos e serviços. Para isso, aos que afirmam o surgimento de uma nova classe, que não é mais dona dos meios de produção e sim proprietárias dos meios de informação, toma o cuidado de bem delinear que “[...]o argumento se perde quando coloca essa classe fora do capitalismo. Como os imperativos do capitalismo valem tanto para essas empresas como para qualquer outra, as empresas não deixam de ser capitalistas”⁸ (SRNICEK, 2021, p. 41, livre tradução).

Para Carcanholo e Medeiros (2012) é possível, isso sim, reconhecer mudanças formais do trabalho no capitalismo contemporâneo, com:

- 1) o crescimento do exército industrial de reserva, que precisa ser mantido e disponível para a necessidade do capital (forma de trabalho inclinado à auto expansão);
- 2) a colonização de novas esferas da sociedade pelo capital amplia a abrangência do trabalho;
- 3) quando trabalhadores aplicam o rendimento de seu trabalho em títulos e, não raramente se creem capitalistas, passam a depender literalmente da elevação do preço ou dos rendimentos destes ativos, mesmo quando essas elevações dependam de medidas como demissões em massa, fusão, aquisição, etc.;
- 4) a flexibilidade formal do capital é o que permite movimentar-se em meio às contradições, constantemente repostas dialeticamente, levando adiante a

⁸ “[...] el argumento se estravía cuando coloca a esta clase fuera del capitalismo. Dado que los imperativos del capitalismo se sostienen tanto para estas empresas como para cualquier otra, las compañías no dejan de ser capitalistas” (SRNICEK, 2021, p. 41).

dinâmica da ampliação do escopo do trabalho como finalidade autônoma.

Cardoso (2011) aponta, por fim, a importância do debate sem descurar da necessidade de ser avaliada sob o prisma das crises cíclicas do capitalismo.

Uma vez apresentados e discutidos os principais pontos do debate sobre a centralidade do trabalho, é evidente que, pela riqueza das propostas e dos elementos discutidos, o movimento surgido e o debate gerado foram de grande valia, ainda que a tentativa de desconstruir ou superar a centralidade da categoria trabalho no pensamento social tenha se mostrado inconsistente. Resta-nos, portanto aguardar o término da crise cíclica do capitalismo para averiguar o que o destino propõe à sociologia, ou, ao contrário, acreditar na solidez e longevidade do trabalho como categoria central de análise social (CARDOSO, 2011, p. 293).

Conforme se observa na análise de Srnicek (2021), o cenário do mercado de trabalho aponta um incremento do grau de precariedade laboral. Os dados avaliados pelo autor apontam para o crescimento nos Estados Unidos de postos de trabalho especificamente sob tais condições. O crescimento de contratos feitos sob modalidade alternativa, como contratos por disponibilidade e contratantes independentes, e por meio de intermediários – a exemplos das agências de contrato temporário – cresceu 15,8% de 2005 a 2015. Esta tendência foi observada por Srnicek (2021) também no Reino Unido, especialmente depois de 2008.

O que podemos concluir, portanto, é que a economia compartilhada é uma pequena amostra de uma tendência muito maior. Além disso, é um pequeno setor, construído sobre o grande aumento nos níveis de desemprego após a crise de 2008. Nas tendências para o trabalho mais precário descritas acima, a crise fez com que o desemprego nos Estados Unidos dobrasse, enquanto o desemprego de longa duração quase triplicou. De fato, após a crise houve uma recuperação do desemprego – fenômeno em que o crescimento econômico recomeça, mas não o crescimento do emprego (SRNICEK, 2021, p. 77, livre tradução).⁹

Independentemente do que se pode perceber das grandes inovações atuais, não podemos perder de vista o modo de funcionamento habitual do elemento do processo de trabalho capitalista. Ao tratar da perspectiva de produção por intermédio de plataformas digitais, notadamente diante dos crescentes investimentos em *start-ups* e *softwares* correlatos (SRNICEK, 2021), seguimos a lógica de Marx (2005) de

⁹ “Lo que podemos concluir por lo tanto es que la economía compartida es una pequeña muestra de una tendencia mucho más grande. Más aún, es un pequeño sector, construido sobre el vasto crecimiento de los niveles de desempleo después de la crisis de 2008. Sobre las tendencias hacia trabajo más precario que fueron delineadas más arriba, la crisis hizo que se duplicara el desempleo en los Estados Unidos, mientras que el desempleo de largo plazo casi triplicó. De hecho, después de la crisis se produjo una recuperación sin empleos – un fenómeno en el que el crecimiento económico se retoma, pero el crecimiento del empleo no” (SRNICEK, 2021, p. 77).

incrementos realizados sobre o capital constante, em detrimento do capital variável.

Os efeitos disso no mundo do trabalho teriam reflexo em dois sentidos. Em um deles, seguindo uma regra da produção regida pelo capital, busca-se aumentar a composição orgânica do capital com o aumento do capital constante e a redução do capital variável; em outras palavras, introduzindo nova maquinaria e diminuindo o número de trabalhadores. [...] No outro sentido, a capacidade de controle do capital sobre os operários tende a se intensificar, por exemplo, com os mecanismos que as máquinas teriam de “avisar” os empregadores com dados mais precisos sobre falhas, panes, itens com defeitos (diminuindo as perdas, intensificando o ritmo de trabalho), o número de itens fabricados, a produtividade de cada trabalhador em determinados segmentos, a velocidade com que os insumos chegariam para a continuidade do trabalho (TONELO, 2020, p. 147).

Nesse ponto, compreendido que seguimos numa sociedade centrada na categoria trabalho e que o sistema capitalista moderno permanece lidando com seus períodos de crise, insta compreender mais adequadamente como as relações de trabalho se encaixam diante do modelo plataformizado de negócios.

Existem fortes evidências indicando que as plataformas são um fenômeno perene da economia global, o que exige uma análise mais detida de duas características importantes do capitalismo de plataforma pelos elaboradores de políticas públicas. A primeira é a precarização das condições de trabalho, denominada de *exploitation*, com a disseminação de contratos de trabalho de curto prazo ou intermitentes e a classificação dos trabalhadores como autônomos, em que ocorre a redução dos salários, não há recebimento de benefícios e constata-se uma pretensa flexibilização que acaba por intensificar a jornada de trabalho (KALIL, 2020, p. 80).

Em que pese termos tipos diferentes de plataformas sobre as quais se ergue o modelo de negócio em análise, algumas delas estão mais eminentemente ligadas a atividades de prestação de serviços, englobando crescente número de trabalhadores. Esta modalidade de trabalho intermediada pelo espaço virtual fornecido tem a Uber como a empresa de maior repercussão ou representatividade, possivelmente pelo grande fluxo de capital investido (SRNICEK, 2021). Daí esse modelo de intermediação produtiva restou comumente identificado por *uberização*

Outro termo igualmente disseminado é a *uberização*, que ressalta o modelo de negócios da empresa de transportes Uber. Em linhas gerais, ela entende ser uma intermediadora eletrônica entre oferta (motoristas) e demanda (clientes) e que atua em setor de tecnologia. O modelo se caracteriza pela assimetria entre o poder social da máquina em face dos indivíduos separados e divididos. Além disso, é a maior expressão de terceirização do século XXI, em que se busca afastar a configuração de relação de emprego e, conseqüentemente, o reconhecimento dos direitos trabalhista. Esse mecanismo adotado pela empresa foi denominado de ‘modo Uber de precarização das contratações de trabalho’ (KALIL, 2020, p. 74).

Buscando esclarecer como funciona a referida empresa norte-americana, assim pontua Alves (2019, p. 94):

Em poucas palavras, por meio da referida plataforma, a empresa cadastra pessoas físicas dispostas a prestarem serviços de motoristas com veículos próprios, fixando todas as regras de funcionamento e permanências na plataforma. Via de regra, trata-se de pessoas que não exercem essa profissão. Por outro lado, tais serviços são disponibilizados aos consumidores, igualmente pela via digital, que solicitam os serviços de transporte para os destinos pretendidos. Todo contato entre motoristas e usuários se dá por meio da referida plataforma que, ao final de cada viagem, recebe o valor prefixado do cliente, repassando uma percentagem ao motorista.

Em que pese a referência habitual ao trabalho de motoristas de aplicativo como exemplo vivo dos impactos da plataformização no sistema de trabalho, é fato que as suas características fundamentais não se restringem a esse grupo de trabalhadores. Muito pelo contrário, avançam como possibilidade de revisão do modelo produtivo sempre que os aportes tecnológicos assim viabilizarem a adequação em cada novo ramo acrescido ao modelo das plataformas digitais.

Dito isso, numa abordagem ainda superficial das características do referido modelo produtivo, podem ser apresentadas duas referências de mecanismos de aprofundamento de extração de mais-valor nesse modelo, quais sejam: (a) a tarifação sem possibilidade de impugnação, (b) pagamento apenas do tempo de trabalho específico (entrega de produtos ou transportes de passageiros), ou seja, a condição de “trabalhador *just-in-time*” (ABÍLIO, 2020).

A. A tarifação sem possibilidade de impugnação

Estamos diante de uma verdadeira “caixa-preta” de definição do preço a ser pago pelo trabalho despendido por aqueles que se lançam ao mercado sob a figura das plataformas similares à UBER.

Uma quantidade indeterminável de variáveis, são analisadas pelos algoritmos das empresas para que se alcance o valor proposto ao trabalhador, que variam da quantidade de profissionais disponíveis naquele espaço e, naquele horário de atuação, perpassando condições climáticas e mais uma sequência de outros referenciais que, no sistema de retroalimentação de “*in-puts*” e “*out-puts*”¹⁰ definem o valor final daquela contratação.

Mas, sem a possibilidade prévia de ajuste, de diálogo além do simples aceite de submissão ou não àquelas regras, como reconhecer que ao trabalhador esteja sendo garantido o valor da força de trabalho vigente?

¹⁰ Refere-se ao modo como as informações são automaticamente inseridas e extraídas do processo de elaboração algorítmica.

Ao trabalharem a ideia de liberdade e flexibilidade do trabalho em aplicativos, Antunes e Filgueiras (2020) apontam onze medidas de controle dos aplicativos em relação aos trabalhadores e, dentre elas, detalham o aspecto da tarifação dos preços do serviço.

[...] estabelecem de modo unilateral os valores a serem recebidos. Essa é uma variável chave, porque os pagamentos são manipulados para dirigir o comportamento do/as trabalhadores/as. Aqui entram os algoritmos, que, [...] conforme dissemos anteriormente, nada mais são do que programas comandados pelas corporações globais, para processar grande volume de informações (tempo, lugar, qualidade) que permitem direcionar a força de trabalho segundo a demanda em todos os seus momentos.

[...]

Essa baixa remuneração converte-se em importante mecanismo para a imposição de longas jornadas, uma vez que para sobreviverem, são obrigados a arcar com o conjunto dos custos de manutenção, comprando ou alugando carros e motos e assim contraindo dívidas que dependem dos salários percebidos para serem quitadas. De fato, quanto menor a tarifa paga, mais horas de trabalho serão necessárias para garantir a sobrevivência do indivíduo.

Não bastasse a instabilidade das tarifas, as empresas usam promoções para tornar os rendimentos ainda mais incertos. Nos casos do/as entregadores/as pesquisados, constatamos que é frequente que mais de 50% dos pagamentos sejam provenientes das metas cumpridas ao longo das jornadas de trabalho e das gorjetas percebidas. As empresas muitas vezes chegam a determinar até o valor das gorjetas que os trabalhadores podem receber (ANTUNES; FILGUEIRAS, 2020, p. 33-34).

B. Pagamento apenas do tempo específico de trabalho, o trabalhador *just in time*

A formatação do trabalho em plataforma elimina o que é facilmente reconhecível como tempo à disposição, ou seja, aquele tempo em que o trabalhador, embora não esteja realizando efetivamente algum comando definido por ser tomador de serviços, está no aguardo da definição elaborada pela cadeia gerencial.

O referido modelo delimita tão somente o pagamento a partir do aceite ou não do trabalhador para aquela restrita atividade. A cada novo apertar de botões, o trabalhador se redireciona, remodela-se de modo que absolutamente todo o movimento e gasto orgânico estará apreendido na lógica produtiva.

Sequer os custos *para o trabalho*¹¹, do instrumental (mecanismo de transporte e/ou aparelhos celulares) estão sob responsabilidade do dono do capital.

¹¹ Expressão utilizada para distinguir, no âmbito jurídico, rubricas de pagamento relativas ao salário e as relativas aos instrumentos utilizados e sem repercussão salarial. “Trata-se das utilidades (bens ou serviços) ofertadas pelo empregador ao obreiro essencialmente como mecanismo viabilizador da própria realização do serviço contrato ou viabilizador do aperfeiçoamento no processo de consecução do trabalho” (DELGADO, 2012, p. 723).

A toda evidência, da perspectiva dos trabalhadores, o modelo de capitalismo sobre o qual avançamos não se apresenta como um propulsor de vantagens sociais. Nas palavras de Tonello (2020, p. 145)

A emergência das 'economias de plataforma' como forma de debilitar de maneira decisiva qualquer elemento de estabilidade laboral e aumentar o controle do trabalho, relacionando-se, portanto, com essa tentativa de atomizar completamente a classe trabalhadora em alguns ramos específicos. Isso quer dizer que, por um lado, entramos em uma nova escala do que seria o trabalho temporário, intermitente, ampliado, terceirizado; no limite, uma tentativa de debilitar (em alguns casos, estraçalhar) a 'jornada de trabalho' regular e, ao mesmo tempo, fazer o trabalhador vender por mais horas sua força de trabalho, em escala semanal. Por outro lado, amplificamos consideravelmente as tentativas de inserção de tecnologias no plano industrial, aumentando a automação e o controle do trabalho [...].

2.3 O trabalho de entregadores por aplicativo e sua relação com as categorias do processo produtivo capitalista

Na atual conjuntura do capitalismo global observamos que a busca por novos mercados, as inovações financeiras e a precarização estrutural do trabalho colocam o sistema capitalista sobre os mesmos fundamentos (e movimentos) clássicos.

Sendo o objeto de estudo desse trabalho relacionado ao transporte de mercadorias, um primeiro desafio que surge é referenciar esse setor produtivo sobre os recortes adequados de avaliação.

Quando da análise da indústria de transportes, Marx (1980) a analisa juntamente com a indústria extrativa, agricultura e manufatura para fins de produção material e já ali apresenta algumas inferências importantes sobre incremento de valor no transporte de mercadorias.

Se, porém, consideramos o processo no tocante às mercadorias, sucede então no processo de trabalho alteração do objeto de trabalho, a mercadoria. A existência espacial dele altera-se, e assim ocorre modificação em seu valor de uso, por se modificar a existência espacial desse valor de uso (MARX, 1980, p. 405).

Dito isso, e permanecendo o trabalho, como já apontado anteriormente, na centralidade do processo produtivo, tem-se por oportuno delinear a permanência, para o trabalho plataformizado, de algumas categorias inafastáveis, como a mercadoria, a mais-valia e a formação do exército industrial de reserva.

A mercadoria é, antes de tudo, um objeto externo, uma coisa que, por meio de suas propriedades, satisfaz necessidades humanas de um tipo qualquer. A natureza dessas necessidades – se, por exemplo, elas provêm do estômago ou da imaginação – Não altera em nada a questão (MARX, 2017, p. 113).

Retomando mais apropriadamente afirmações pretéritas, cabe pontuar que, na configuração atual do modo de produção capitalista, os dados passam a ser uma mercadoria fundamental (SRNICEK, 2021). E não se trata apenas de um aumento visível da quantidade de dados produzidos nos meios tecnológicos, mas principalmente, a possibilidade de, por meio do uso de algoritmos, fazer adequadas vinculações e interpretações destes para as mais diversas finalidades. Para tanto, ainda segundo Srnicek (2021) as plataformas realizam seu trabalho produzindo efeitos em rede, sempre ampliando a possibilidade de subvenções cruzadas e desenhando-se de forma a restarem atrativas à maior quantidade possível de usuários.

[...] os dados passaram a servir a várias funções capitalistas importantes: educa e dá aos algoritmos uma vantagem competitiva; permitir a coordenação e realocação de trabalhadores; permitem a otimização e flexibilidade dos processos produtivos; permitem transformar produtos de baixa margem em serviços de alta margem; e a análise de dados é em si um gerador de dados, em um círculo virtuoso (SRNICEK, 2021, p. 44, livre tradução).¹²

Genaro e Denani (2021) avaliam o processo de produção de dados e de como eles passam a ser captados de forma rotineira. Numa presunção de gratuidade com o uso em massa das tecnologias que tornaram obsoletas as formas anteriores de busca de serviços, apresenta-se assim a moderna organização de capital:

Enquanto grupos econômicos corporativos, as proprietárias de plataformas digitais gerenciam seus capitais e, nas suas relações intercapitalistas, podem opor-se, cooperar, fundir-se. Por isso, uma determinada base de dados pode ser ela própria uma mercadoria a ser vendida, roubada ou usada por um interessado que não a plataforma originária (GENARO; DENANI, 2021, p. 6).

Sob essa perspectiva fica evidente, que os trabalhadores plataformizados fazem parte desta grande indústria de produção de dados enquanto trabalhador coletivo envolvido nos serviços em razão dos quais os usuários lançam suas informações na plataforma.

Importante recordar que a constatação em Marx do mecanismos de valorização do capital, ao avaliar a transformação de dinheiro em capital e

¹² “[...] los datos han llegado a servir a varias funciones capitalistas clave: educan y dan ventaja competitiva a los algoritmos; habilitan la coordinación y la deslocalización de trabajadores; permiten la optimización y la flexibilidad de los procesos productivos; hacen posible la transformación de productos de bajo margen en servicios de alto margen; y el análisis de datos es en si mismo generador de datos, en un círculo virtuoso” (SRNICEK, 2021, p. 44).

esclarecer a fórmula $D - M - D'$ como elemento constitutivo no sistema capitalista, é persistente também no contexto do capitalismo de plataforma, eis que a força de trabalho nesses espaços também permanece como mercadoria cujo consumo cria valor.

Avaliando as características da força de trabalho, em Marx (2017, p. 244) segue-se como importante perceber duas condições para que o capitalista possa usar essa mercadoria, qual seja, a liberdade do trabalhador em poder vendê-la e a incapacidade deste mesmo trabalhador em vender mercadoria que não seja apenas sua “corporeidade viva”. Nessa perspectiva, a força de trabalho passa a ser compreendida como uma mercadoria em si e sobre a qual também cabe definição de valor.

O valor da força de trabalho, como o de todas as outras mercadorias, é determinado pelo tempo de trabalho necessário para a produção – e, conseqüentemente, também para a reprodução – deste artigo específico. Como valor, a força de trabalho representa apenas uma quantidade determinada do trabalho social médio nela objetivado. A força de trabalho existe apenas como disposição do indivíduo vivo (MARX, 2017, p. 245).

Na identificação do valor da força de trabalho resta necessário considerar todos os meios necessários para a sua subsistência e reprodução da força de trabalho e nisso incluída toda a referência de alimentação, moradia, vestuário e demais meios de subsistência, a sua eventual formação e, ainda, a manutenção de sua substituição, ou seja, dos filhos dos trabalhadores.

Diferentemente das outras mercadorias, a determinação do valor da força de trabalho contém um elemento histórico e moral. No entanto, a quantidade média dos meios de subsistência necessários ao trabalhador num determinado país e num determinado período é algo dado (MARX, 2017, p. 246).

Consegue-se assim trilhar um percurso onde se encontra a possibilidade de produção de mais-valor, com a definição da mercadoria “força de trabalho”, que resta submetida ao modo de produção capitalista em medida capaz de objetivar e gerir seu modo de uso.

O antigo possuidor de dinheiro se apresenta agora como capitalista, e o possuidor de força de trabalho, como seu trabalhador. O primeiro, com um ar de importância, confiante e ávido por negócios; o segundo, tímido e hesitante, como alguém que trouxe sua própria pele ao mercado e, agora, não tem mais nada a esperar além da... esfolia (MARX, 2017, p. 251).

Pois bem, no intuito de avaliar a possibilidade de criação de mais-valia também sob o prisma específico do setor de serviços – onde facilmente se

enquadram os trabalhadores plataformizados – nos parece apropriado buscar novamente em Marx, que serve de base para definição das categorias orientadoras do presente estudo, os argumentos e exemplos mais apropriados.

Iniciamos assim com a observação de Marx (2011) ao distinguir o trabalho desempenhado pelo trabalhador que fabrica o piano em comparação ao labor do pianista, sendo que aquele pode ser considerado como produtivo enquanto este, não. Para tal identifica que ao tratarmos do pianista estamos diante, efetivamente, de alguém que trabalha, mas que, para fins econômicos, resta improdutivo ao não gerar mais-valia, já que “[...] trabalhador produtivo é aquele que aumenta diretamente o capital” (MARX, 2011, p. 239). Ou ainda:

Trabalho produtivo é, portanto, o que, para o trabalhador, apenas reproduz o valor previamente determinado de força de trabalho, mas, como atividade geradora de valor, acresce o valor do capital, ou contrapõe ao próprio trabalhador os valores que criou na forma de capital (MARX, 1980, p. 391).

Por outro lado, em outra oportunidade, Marx retoma o tema do trabalho no setor de serviços. Por mais que se reconheça uma maior dificuldade em estabelecer a materialidade da produção de mais valor nesse tipo de trabalho por restar inseparável a produção do ato de produzir na produção imaterial (MARX, 1980), ainda assim pode-se avaliar:

Uma cantora que canta como um pássaro é uma trabalhadora improdutiva. Na medida em que vende o seu canto é uma assalariada ou uma comerciante. Porém, a mesma cantora contratada por um empresário que a põe a cantar para ganhar dinheiro, é uma trabalhadora produtiva, pois produz diretamente capital. Um mestre escola que ensina outras pessoas não é um trabalhador produtivo. Porém, um mestre-escola que é contratado com outros para valorizar, mediante seu trabalho, o dinheiro do empresário da instituição que trafica com o conhecimento é um trabalhador produtivo (MARX, 2004, p. 115).

Nisso, pode-se entender a diferenciação própria nas duas circunstâncias analisadas pelo mesmo autor, residindo primordialmente na ocorrência ou não de fluxo de extração de mais valor em vantagem ao capital e não propriamente na natureza da atividade desenvolvida.

A força de trabalho é comprada, aqui, não para satisfazer, mediante seu serviço ou produto, às necessidades pessoais do comprador. O objetivo perseguido por este último é a valorização de seu capital, a produção de mercadorias que contenham mais trabalho do que o que ele paga (MARX, 2017, p. 695).

Pode-se evidenciar, de todo modo, que a condição própria de produção de mais-valia no setor de serviços, com exceções a exemplo dos serviços de

transportes, só não foi devidamente evidenciada no corpo da obra *O Capital* tendo em vista, nas palavras de Marx (2004, p. 116), que “[...] constituem grandezas insignificantes se o compararmos com a massa de produção capitalista. Por isso, deve-se pôr de lado esses trabalhos e tratá-los somente a propósito do trabalho assalariado que não é simultaneamente trabalho produtivo”.

Por outro lado, e diante das grandes mudanças do processo produtivo mundial, atualmente um substrato cada vez mais crescente de trabalhadores compõe o setor de serviços, base econômica forte da sociedade atual. Esses trabalhadores estão, em sua grande maioria, inseridos em estruturas empresariais que transformam o resultado de seu labor em efetiva mercadoria “das necessidades da fantasia”, capazes de extrair valor a ser incorporado no processo de valorização do capital.

Mantendo a ideia dos exemplos supra referenciados e extraídas diretamente das obras de Marx, pode-se indicar as instituições privadas de ensino ou as grandes produções musicais da indústria do entretenimento como parte do setor de serviços capaz de criar mais-valia (MARX, 2017). “O ator se relaciona com o público na qualidade de artista, mas perante o empresário é trabalhador produtivo” (MARX, 1980, p. 404). Os trabalhadores plataformizados, por sua vez, para além do serviço prestado viabilizam, ao mesmo tempo, mecanismos de produção dos dados, como já afirmado anteriormente, mercadoria própria do mundo contemporâneo.

Nesse ponto, resta importante avaliar, inclusive, a condição própria de como cada um desses trabalhadores está ligado na elaboração de um produto comum, seja ele o complexo de dados, seja ele o serviço prestado sob ótica de extração de mais-valor.

Mas o conjunto desses trabalhadores que possuem força de trabalho de valor diverso, embora a quantidade empregada permaneça mais ou menos a mesma, produz resultado que, visto como resultado do mero processo de trabalho, se expressa em mercadoria ou num produto material; e todos juntos, como órgão operante, são a máquina viva de produção desses produtos; do mesmo modo, considerando-se o processo global de produção, trocam o trabalho por capital e reproduzem o dinheiro do capitalista como capital, isto é, como valor que produz mais-valia, como valor que cresce (MARX, 1980, p. 405).

Genaro e Denani (2021), por sua vez, apresentam a característica disruptiva da plataforma digital *Uber Technologies Inc.*. Ela interrompe em diversos níveis e possibilidades a mobilidade urbana ao mesmo tempo que a facilidade em tornar-se um trabalhador desse modelo é proporcional à precarização do trabalho.

Outro exemplo de perpetuação das condições inerentes ao capitalismo, desta feita sob o império do processo de plataformização, é a produção progressiva de uma superpopulação relativa ou exército industrial de reserva.

Segundo Marx (2017), há pensadores que indicam e reconhecem a presença da superpopulação ligada à sua feição da ampliação natural e numérica de pessoas, mas esse fluxo não é suficiente aos meios de produção.

À produção capitalista não basta de modo algum a quantidade de força de trabalho disponível fornecida pelo crescimento natural da população. Ela necessita, para assegurar a sua liberdade de ação, de um exército industrial de reserva independente dessa barreira natural (MARX, 2017, p. 710).

Marx (2017) afirma que a migração de trabalhadores para setores que oferecem melhores condições remuneratória produz a saturação que, em sequência, acarretará redução dos salários do referido setor.

Nos períodos de estagnação e prosperidade média, o exército industrial de reserva pressiona o exército ativo de trabalhadores; nos períodos de superprodução e paroxismo, ele barra suas pretensões. A superpopulação relativa é, assim, o pano de fundo sobre o qual se move a lei da oferta e da demanda de trabalho (MARX, 2017, p.714).

Com a intensificação da produtividade e os avanços técnicos que fazem parte da lógica capitalista de valorização do valor e que perpassa o processo de centralização e concentração, a demanda de trabalho não cresce na mesma proporção do capital total, mas apenas do capital variável, ou seja, relativamente menor.

[...] em todas as esferas, o crescimento da parte variável do capital e, portanto, do número de trabalhadores ocupados, vincula-se sempre a violentas flutuações e à produção transitória de uma superpopulação, quer esta adote agora a forma mais notória da repulsão de trabalhadores já ocupados anteriormente, quer a forma menos evidente, mas não menos eficaz, de uma absorção mais dificultosa da população trabalhadora suplementar mediante os canais habituais [...]
Assim, com a acumulação do capital produzida por ela mesma, a população trabalhadora produz, em volume crescente, os meios que a tornam relativamente supranumerária (MARX, 2017, p. 705-706).

Embora a análise de Marx tenha como referência o modelo de produção industrial fabril, com os recortes históricos da Revolução Industrial, é possível identificar no cenário atual uma identidade de grande massa de trabalhadores excluídos da possibilidade de trabalho digno.

Uma infinidade de novas tarefas agora pode ser realizada online via Mechanical Turk e plataformas similares. Isso permite que as empresas, mais uma vez, cortem custos explorando mão de obra barata em países em desenvolvimento ou pressionam ainda mais os salários para baixo,

oferecendo esses empregos nos mercados de trabalho globais (SRNICEK, 2021, p. 78-79, livre tradução).¹³

Hirata (2011), ao buscar uma avaliação das tendências na precarização social e do trabalho, registra as quatro dimensões da crise instalada desde 2008, quais sejam: crises dos mercados financeiros, crise bancária, crise econômica e crise social, esta última com repercussões na precarização social e do trabalho, agravada pelos fenômenos neoliberais das privatizações, diminuição de proteção social e redução dos serviços públicos.

Também nessa linha, Srnicek (2021) identifica a ampliação do exército de reserva ao final do ciclo provocado pela resposta à recessão dos anos 1970, o *boom* e a queda dos anos 1990 e a resposta à crise de 2008.

Com o colapso do comunismo, houve uma tendência de longo prazo para uma maior proletarização e maiores quantidades de população excedente. Grande parte do mundo hoje recebe uma renda regulada pelo mercado por meio de trabalho precário e informal. Este exército de reserva foi significativamente expandido após a crise de 2008 (SRNICEK, 2021, p. 35-36, livre tradução).¹⁴

Para Hirata (2011), o desenvolvimento tecnológico tornou possível o crescimento de processos de trabalho e de emprego como o de telemarketing, realizado principalmente por mulheres e por jovens de ambos os sexos, mas relativamente limitado no tempo, por vezes temporários, de transição, com intensificação de trabalho, baixos salários e precarização de emprego.

Em todos os casos é preciso que grandes massas humanas estejam disponíveis para serem subitamente alocadas nos pontos decisivos, sem que, com isso ocorra uma quebra na escala de produção alcançada em outras esferas (MARX, 2017, p. 708).

Importa relembrar, nesse ponto, ainda que superficialmente, a imbricada relação entre a formação de capital fixo e a existência do exército industrial de reserva. Na avaliação de Marx (2011) é possível perceber características de condicionalidade entre as ditas categorias para o modo de produção capitalista.

¹³ “Una multitud de nuevas tareas ahora se pueden llevar a cabo online a través de Mechanical Turk y plataformas similares. Esto permite a las empresas, otra vez, recortar costos explotando trabajo barato en países en vías de desarrollo y provoca una mayor presión a la baja en los salarios al ofrecer estos empleos en mercados de trabajo globales” (SRNICEK, 2021, p. 78-79).

¹⁴ “Con el colapso del comunismo ha habido una tendencia de largo plazo tanto hacia una mayor proletarización como hacia cantidades mayores de población excedente. Grand parte del mundo recibe hoy en día un ingreso regulado por el mercado a través de trabajo precario e informal. Este ejército de reserva se expandió significativamente después de la crisis de 2008” (SRNICEK, 2021, p. 35-36).

A maquinaria intervém para substituir o trabalho somente onde há abundância de forças de trabalho. É só na imaginação dos economistas que a máquina vem em auxílio ao trabalhador individual. Ela só pode funcionar com massas de trabalhadores, cuja concentração diante do capital constitui um de seus pressupostos históricos, como vimos. Ela não intervém para substituir força de trabalho não disponível, mas para reduzir à medida necessária as disponíveis em grande quantidade (MARX, 2011, p. 585).

Indo um passo à frente, em meio a sua análise do fenômeno de acumulação e repercussões especialmente nos países de capitalismo dependente, Raposo (2020), aponta a degradação que se forma por meio de mecanismos como aumento da intensidade do trabalho, prolongamento da jornada de trabalho, apropriação do fundo de consumo do trabalhador e ampliação do valor da força de trabalho sem que, no entanto, seja pago.

[...] este quadro se manifesta, principalmente pelo fenômeno conhecido como uberização do trabalho, o qual resulta no processo de autogestão subordinada, em que o trabalhador se submete a uma longa jornada de trabalho, e às formas de assalariamento disfarçado (bonificações e remuneração por produção), passando também a assumir os riscos e os custos do trabalho (RAPOSO, 2020, p. 514).

É nesse ciclo que se pode perceber como os mecanismos próprios do capitalismo encontram-se presentes no processo de plataformização, seja numa avaliação sobre o seu todo, seja com o olhar voltado ao trabalhador individualmente considerado.

3 FRAGILIDADES DE RECONHECIMENTO LEGISLATIVO E JUDICIAL DA RELAÇÃO DE TRABALHO ESTABELECIDADA ENTRE TRABALHADORES E TOMADORES DE SERVIÇO DE ENTREGA POR APLICATIVO

A avaliação de como o modelo do capitalismo de plataforma avança sob a perspectiva legislativa e judicial remonta, necessariamente, à compreensão geral de que o modo de produção interfere diretamente nas decisões políticas e jurídicas dos Estados.

Sendo o Estado, portanto, a forma pela qual os indivíduos de uma classe dominante fazem valer seus interesses comuns e na qual se resume toda a sociedade civil de uma época, conclui-se que todas as instituições comuns passam pela mediação do Estado e recebem uma forma política. Daí a ilusão de que a lei repousa na vontade e, mais ainda, em uma vontade livre, destacada da sua base concreta. Da mesma maneira, o direito por sua vez, reduz-se à lei (MARX; ENGELS, 1998, p. 74).

Um segundo elemento importante que precisamos ter em mente é que, embora o movimento do capital por meio de plataformas digitais tenha um rol alargado e de improvável restrição, nem todas as plataformas digitais estão sob o olhar da análise do presente trabalho.

No entanto, exatamente para que se parta de um olhar alargado para as novidades trazidas pelo processo de plataformização de empresas – e sem descurar que cada uma delas possui suas próprias características – com maior ou menor utilização de trabalho humano, importa apontar alguns tipos de plataforma de modo a viabilizar, no passo seguinte, distinguir e individualizar nosso objeto de estudo. Dentre as divisões das diversas modalidades de plataformas, podemos citar Srnicek (2021, livre tradução) ao indicar cinco tipos, quais sejam:

- a) plataformas publicitárias, a exemplo da *Google* e *Facebook*;
- b) plataformas de nuvem, como a *Amazon Web Services*;
- c) plataformas industriais, como a *Siemens*;
- d) plataformas de produtos, como *Rolls Royce* e *Spotify* e, por último;
- e) as plataformas auteras, como a *Uber* ou *Airbnb*.

Oliveira, Carelli e Grillo (2020), por sua vez, referenciam o trabalho de Codagnone, Biagi e Abadie (2016) que apresentam 4 tipos de plataformas e um espaço de hibridização de suas características, de acordo com:

- 1) a prevalência de interação entre pessoa a pessoa e de utilização de capital

- (ex.: Airbnb e mercado livre);
- 2) a prevalência de trabalho não qualificado de pessoa a pessoa (ex.: TaskRabbit e Parafuzo);
 - 3) a prevalência de trabalho de baixa qualificação para empresa (*Amazon e Mechanical Turk*);
 - 4) com empréstimo de dinheiro de indivíduos a empresas. E no espaço híbrido mesclam-se característica e exemplos de diversas empresas.

Para Oliveira, Carelli e Grillo (2020, p. 2615) as características da plataforma de entrega de mercadoria viabilizam sua classificação tanto pela “[...] prevalência de trabalho”, como na hibridização, na hipótese do uso de bens do trabalhador durante a prestação de serviço, como motocicletas ou bicicletas.

Oliveira, Carelli e Grillo (2020) trazem ainda a classificação de plataformas apresentada por Aloisi e De Stefano (2018), inicialmente distinguindo as plataformas de trabalho das plataformas que facilitam o acesso a bens, propriedade e capital. Dentre as de trabalho, apresentam as subdivisões de acordo com dimensão, execução, local de trabalho, conteúdo e formas de pagamento.

Em observação às divisões e classificações apresentadas, evidencia-se que “[...] faltaria incluir os trabalhadores em entrega de mercadorias e de alimentação pronta, mas que certamente seriam incluídas na tipologia das plataformas de serviços de transporte de passageiros” (OLIVEIRA; CARELLI; GRILLO, 2020, p. 2619).

Na sequência Oliveira, Carelli e Grillo (2020) apresentam avaliações sobre a classificação na modalidade de execução online ou off-line, apontando que – embora compreenda-se a importância para fins de aplicação de legislação no espaço, o trabalhador é sempre de carne e osso e realiza sua atividade sempre no mundo real embora invisibilizado pelo “trabalho digital”. “O trabalho é sempre localizado fisicamente, mesmo o dito online: o que pode se deslocar quase instantaneamente é o produto do trabalho” (OLIVEIRA; CARELLI; GRILLO, 2020, p. 2620).

Dito isto, cabe definir, de já, que as avaliações que se seguem terão por escopo uma análise específica das plataformas que apresentem a figura do trabalho humano intermediado por plataformas na centralidade de seu desenvolvimento enquanto modelo negocial.

3.1 O avanço da precarização das relações de trabalho em meio à ausência de proteção social estatal

A presente seção parte de uma das características do capitalismo de plataforma, já apontada anteriormente, qual seja, o avanço da perspectiva de retroalimentação deste modelo de produção que se aproveita da ausência de legislação e fragilidade jurisprudencial.

Abílio, Amorim e Grohmann (2021) apontam, entre os fatores de influência no cenário de precarização, para a desorganização jurídico-política do trabalho, ante ausência de regulamentação e fragilidade de resistência da classe trabalhadora. A ausência estatal quanto ao dever de regular a matéria é determinante para ampliar a fragilização dos trabalhadores, ainda que estejam começando a surgir associações/sindicatos ou, ainda, plataformas sob propriedade dos trabalhadores.

Fazendo uma breve incursão no tema da organização sindical desses trabalhadores, é possível identificar, conforme a Organização Internacional do Trabalho (OIT), Central Única dos Trabalhadores (CUT) e Instituto Observatório Social (IOS) (2021) a grande dificuldade desse grupo de trabalhadores em estabelecer a resistência própria advinda do reconhecimento e organização enquanto classe trabalhadora.

[...] a organização sindical dos entregadores por aplicativo representa um dos mais importantes e urgentes desafios do movimento sindical, não apenas no Brasil, mas em todo o mundo. Se é verdade que o processo de desregulação e a conseqüente precarização das atividades laborais são anteriores ao surgimento das plataformas e aplicativos de trabalho, também é inegável que, além de reforçar e explicitar esses processos, essas novas formas de organização, gerenciamento e exploração do labor são permeadas por particularidades próprias de um modelo marcado por financeirização do capital, dependência de infraestruturas digitais, empresas transnacionais e grandes oligopólios, além do uso maciço dos dados de trabalhadores e trabalhadoras, de consumidores e consumidoras, e de 'empresas parceiras' (OIT; CUT; IOS, 2021, p. 224).

Observe-se, a partir daí, que as próprias instituições sindicais reconhecem que também a forma de autoproteção por meio do associativismo encontra-se sob fragilidade no que diz respeito aos trabalhadores plataformizados.

Dito isso, e adentrando no elemento precarizante do trabalho ligado às lacunas jurídica e legislativas, Abílio, Amorim e Grohmann (2021) buscam demonstrar a incorreção teórica de alguns autores em descaracterizar a condição de empregados dos trabalhadores de plataforma pelo fato de serem eles detentores

dos meios de produção. Para tal, esclarecem que, o que está sob domínio do trabalhador é apenas o meio de trabalho, aquilo que usa diretamente para exercer suas atividades, já que os meios de produção, nele incluso tecnologias e técnicas de controle e exploração seguem a serviço da valorização do capital.

[...] essa condição só se faz possível porque, primeiro, tais empresas centralizam e concentram um volume muito grande de capital, dados e informações que lhes permite submeter a forma de organização de determinados produtos e serviços; segundo, porque conservam como propriedade privada os meios de produção (tecnologias, técnicas produtivas e formas de gestão) centrais para a subsunção real do trabalhador (ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021, p. 46).

Nesse sentido, e diante do objeto de pesquisa, após o percurso trilhado sobre os elementos de economia política do capítulo anterior, surge como necessário fazer algumas avaliações iniciais do fenômeno a partir da doutrina trabalhista.

3.1.1 Noções iniciais sobre caracterização do vínculo de emprego na doutrina justralhista nacional

Em cada país, seja em virtude das condições histórica, seja pelas forças do sistema capitalista em ação, como já comentado anteriormente, a legislação estabelece conceitos e delimita direitos próprios para cada categoria criada de trabalhador legalmente considerado, como podemos identificar nas figuras diferenciadas de empregados, autônomos ou trabalhadores no Reino Unido (CASTRO, 2021).

De todo modo, para uma aproximação das possíveis formas de definição estatal para o tema, aprofundaremos neste momento os contornos legais adotados pelo sistema brasileiro.

No Brasil, por exemplo, trata-se como empregado, nos termos do art. 3º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), “[...] toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário” (BRASIL, 1943).

Temos assim, no enquadramento do conceito legal de empregado, as características importantes do labor desempenhado (a) por pessoa física (b) com pessoalidade, (c) onerosidade, (d) não eventualidade e (e) subordinação.

O primeiro dos elementos supracitado se delinea pelo aspecto de ser necessariamente desempenhada por pessoa física, natural, ou seja, o indivíduo, não

podendo assim ser celebrado, do lado do prestador de serviços, por uma empresa ou coletivos, distinguindo-se assim de outras espécies contratuais. “Os bens jurídicos (e mesmo éticos) tutelados pelo Direito do Trabalho (vida, saúde, integridade moral, bem-estar, lazer, etc.) importam à pessoa física, não podendo ser usufruído por pessoas jurídicas” (DELGADO, 2012, p. 284).

Por pessoalidade, temos:

A relação jurídica pactuada – ou efetivamente cumprida – deve ser, desse modo, *intuitu personae* com respeito ao prestador desserviços, que não poderá, assim, fazer-se substituir intermitentemente por outro trabalhador ao longo da concretização dos serviços pactuados (DELGADO, 2012, p. 285).

A onerosidade, por sua vez, se refere ao caráter sinalagmático¹⁵ do contrato, a mão de obra oferecida pelo trabalhador tem o interesse específico de ser remunerado, o salário é o que está sendo negociado. Distingue-se, dessa maneira das relações gratuitas próprias de voluntariado, cooperações familiares etc.

A relação empregatícia é uma relação de essencial fundo econômico. Através dessa relação sociojurídica é que o moderno sistema econômico consegue garantir a modalidade principal de conexão do trabalhador ao processo produtivo, dando origem ao largo universo de bens econômicos característicos do mercado atual (DELGADO, 2012, p. 291).

A não eventualidade está presente na verificação de uma constância de prestação de serviços, que não exige necessariamente datas e horários fixos, embora esse modelo tenha sido habitualmente compreendido pelos sistemas de trabalho, mas que sejam em regularidade, “[...] não se qualificando como trabalho esporádico” (DELGADO, 2012, p. 287).

Por fim, e aqui lancemos as luzes e cores necessárias, nos dediquemos ao elemento subordinação, que surge para o debate jurídico e legislativo da uberização como pedra de toque, tendo em vista que os demais elementos do art. 3º da CLT são mais facilmente delineados na análise das condições fáticas.

Ao colocarmos em observação a figura da subordinação, se torna necessário trazer à análise também a figura legal dos contratos de prestação de serviço, em que trabalhadores ou empresas realizam atividades em favor de outrem, mediante pagamento, mas que não se confundem, para a legislação brasileira, com a figura do empregado.

¹⁵ Termo referente à característica de contraprestação. No caso dos contratos de trabalho, o pagamento de salário é contraprestação contratual ao trabalho desempenhado.

Tratando-se de uma previsão legal com tratamento menos evidente que a formatação celetista e diluída em 17 (dezesete) artigos do capítulo VII do Código Civil Brasileiro (BRASIL, 2002), para a simples prestação de serviço parece “[...] ser satisfatória a definição de prestação de serviço como a atividade econômica consistente em proporcionar aos seus destinatários comodidades ou utilidades imateriais” (COELHO, 2016, p. 264).

Importante, no entanto, registrar que o artigo 593 do referido código já o define como exceção ao sistema trabalhista ou a leis especiais no evidente reconhecimento de que, como regra, as atividades realizadas pelos indivíduos tendem a caracterizar-se como empregatícias.

Observa-se que, efetivamente, há uma aproximação desses institutos na prática laboral e que pode gerar confusão no enquadramento diante da legislação brasileira. A definição da natureza jurídica sobre a qual se sustenta o liame contratual no trabalho por aplicativos reverbera, assim, no tratamento que será dado a essa relação, especialmente no que se refere ao nível de proteção correlato.

Observando essa sutileza da definição, citemos o pensamento de Ricardo Antunes (2020, p. 11):

Uberização é um processo no qual as relações de trabalho são crescentemente individualizadas e invisibilizadas, assumindo, assim, a aparência de “prestação de serviços” e obliterando as relações de assalariamento e de exploração do trabalho.

Se a legislação civil já coloca a modalidade de contratação de prestação de serviço como um espaço onde a legislação trabalhista não atua, ou seja, de exceção, as avaliações precisam partir da presunção de que os contratos firmados por pessoas físicas, seriam habitualmente tratados como relação de emprego a não ser que um daqueles elementos (subordinação, habitualidade, onerosidade e pessoalidade), não estejam preenchidos.

Numa outra via de esclarecimento, não se pode deixar de demarcar, ainda, a figura do trabalhador autônomo, importante conceituação que também circunda o debate sobre a modalidade laboral desempenhada por trabalhadores em aplicativos.

Após evidenciar traços de ausência de pessoalidade, enfrentando o tema do trabalho autônomo, Maurício Godinho Delgado (2012, p. 336) pontua que:

Fundamentalmente, trabalho autônomo é aquele que se realiza sem subordinação do trabalhador ao tomador dos serviços. Autonomia é conceito antitético ao de subordinação. Enquanto essa traduz a circunstância juridicamente assentada de que o trabalhador acolhe a

direção empresarial no tocante ao modo de concretização cotidiana de seus serviços, a autonomia traduz a noção de que o próprio prestador é quem estabelece e concretiza, cotidianamente, a forma de realização dos serviços que pactuou prestar.

O próximo tópico buscará, diante das hipóteses de enquadramento legal dos trabalhadores em aplicativo, evidenciar um dos eixos de questionamento – possivelmente o mais nebuloso enfrentado pela doutrina jurídica pátria e que nos parece mais decisivo na distinção sobre a modalidade contratual na qual deva ser enquadrada a relação em comento.

3.1.2 Da subordinação, parassubordinação e subordinação algorítmica

As alterações no modo de produção capitalista estão habitualmente atreladas a modelos de intensificação do trabalho que, por sua vez, definem sempre novos métodos de controle sobre a mercadoria força de trabalho adquirida no início do ciclo produtivo.

Jamie Woodcock (2020), avalia o sistema de controle realizado sobre os empregados em *call center* e que, a nosso sentir, pode ser muito bem transposto com mais acerto quanto à dimensão do controle algorítmico sobre os trabalhadores em plataformas.

O uso da metáfora do panóptico por Michel Foucault foi desenvolvido por Sue Fernie e David Metcalf para afirmar que os trabalhadores de call-centers estavam organizados em um “panóptico eletrônico”. Eles argumentaram que as “possibilidades para monitorar o comportamento e a mensuração dos resultados são surpreendentes” e que “a ‘tirania da linha de montagem’ é apenas um piquenique escolar de domingo quando comparada ao controle que os gestores podem exercer com a telefonia computadorizada (WOODCOCK, 2020, p. 28).

É dessa visibilidade de controle sobre o trabalho que passamos à avaliação dos conceitos, percepções e avanços relativos às ideias de subordinação nos contratos de trabalho.

A ideia mais singela do instituto se remete às condições próprias dos trabalhos nos sistemas historicamente reconhecidos, nas indústrias, nos serviços como um todo, que corresponde ao fato de estar o empregado submetido à linha gerencial, aos comandos de como prestar o seu serviço, direcionando em favor do que melhor aprouver aos seus contratantes, afinal, o contrato de trabalho é sinalagmático, ou seja, a mão de obra em seu caráter objetivo (DELGADO, 2012) é vendida, sob os limites da legalidade e da dignidade humana, ao empregador ao

tempo e modo definido por quem pagou.

Aprofundando um pouco mais esse conceito, Mallet (2012, p. 226), ao avaliar o instituto da subordinação inclusive na jurisprudência portuguesa e francesa, assim a define:

Na verdade, a subordinação própria do contrato de trabalho é mais do que a necessidade do trabalhador seguir certas regras na prestação de serviço, ainda quando impostas pelo beneficiário do trabalho, titular do empreendimento. Compreende a prerrogativa, de que se investe o tomador de serviço, em decorrência da relação de emprego, de modular, a cada passo ou quando queira, segundo as conveniências do negócio – observado, é obvio, os limites legais e contratuais próprios -, a atividade exercida pelo trabalhador, determinando o trabalho a ser feito, a forma, o local e o momento de sua realização, bem como fiscalizando, durante a prestação de serviço, o cumprimento das ordens dadas e, quando pertinente, sancionando o descumprimento delas.

É necessário evidenciar, assim, que a natureza da subordinação é de caráter jurídico, ou seja, “[...] é o polo reflexo e combinado do poder de direção empresarial, também de matriz jurídica” (DELGADO, 2012, p. 296), superando matizes anteriores de subordinação econômica, ou técnica.

Pois bem, os percursos da forma de trabalho estão, assim como o próprio capitalismo, em constante movimento, e a visualização de subordinação tende a uma espécie de fluidez com os avanços tecnológicos de modo que, embora mantenham a substância gerencial, amoldam-se aos novos formatos exigíveis.

Nesse recorte de análise, os institutos do teletrabalho e o trabalho em domicílio notadamente fazem parte do início da ruptura dos limites físicos da prestação laboral, sendo que “[...] o teletrabalho pode não se encaixar na ideia de subordinação jurídica, entretanto, pode estar compreendido na ideia de dependência, em especial, dependência econômica” (OLIVEIRA, 2007, p. 11).

Eis que entre os desafios de avaliação da zona cinzenta que separa o contrato de trabalho e as relações autônoma, tipos intermediários foram pensados na doutrina italiana sob o nome de parassubordinação, em 1973, a partir da Lei 533 (Código de processo Civil). “Houve, à época, uma extensão do ordenamento processual aos passubordinados¹⁶, assegurando-lhes as garantias processuais trabalhistas mínimas” (OLIVEIRA, 2020, p. 18).

¹⁶ A condição de parassubordinação é referente ao trabalho desempenhado sob alguma modalidade de controle do tomador de serviços, mas que, ante suas especificidades, não chega a representar a subordinação clássica das relações de emprego.

Observe-se que a legislação, já ali, reconhecia que apesar da natureza civil desse modo de trabalho, permanece necessária a proteção da legislação trabalhista do modo de estender a essa categoria de trabalhadores procedimentos processuais equivalentes aos de empregados para eventuais buscas jurisdicionais. Assim apresenta Amauri Mascaro Nascimento (1999, p. 329):

O trabalho parassubordinado é uma categoria intermediária entre o autônomo e o subordinado, abrangendo tipos de trabalho que não se enquadram exatamente em uma das duas modalidades tradicionais, entre as quais se situa, como a representação comercial, o trabalho dos profissionais liberais e outras atividades atípicas, nas quais o trabalho é prestado com pessoalidade, continuidade e coordenação.

Ainda sobre o tema, Bomfim (2022) chega a defender que a parassubordinação é sinônimo de subordinação, embora refira-se a um estado de sujeição de trabalhadores não empregados, a exemplo de autônomos e eventuais.

Existem trabalhadores que se situam na zona *grise*, cinzenta, numa zona fronteira, de difícil classificação como empregado ou como não empregado. Quando não forem empregados, apesar das características similares às destes, a subordinação toma o nome de parassubordinação (BOMFIM, 2022, p. 262).

Fazendo um comparativo com as características da legislação brasileira, especialmente ao elemento de pessoalidade, nos contratos parassubordinados a prestação de serviço se refere a preferência de prestação pessoal, mas pode ser realizada por outras pessoas, assegurando apenas a qualidade do serviço prestado. Perceba-se um deslocamento da subordinação para o elemento do resultado do contrato de serviço e amplificação da autonomia do modo de fazer.

É seguindo essa fluidez das relações de trabalho modernas que estamos diante, nos tempos atuais, das atividades desenvolvidas em plataforma onde o indivíduo, convocado ao trabalho por meio de um aplicativo registra seu aceite a encargos sob precificação ali estabelecida. Embora numa aparente autonomia funcional, submetido a avaliação dos tomadores finais dos serviços e um outro sem-número de acompanhamentos procedidos por inteligência artificial, o controle sobre o trabalhador permanece sendo exercido por mecanismos como a geolocalização e análise algorítmica.

É nesse contexto que nos deparamos com os referenciais de subordinação algorítmica para desnudar o que há de essencial travestido por propaganda de aparente liberdade e empreendedorismo. Colocando novos elementos nos debates sobre essa modalidade de trabalho, evidencia-se a necessária e atenta avaliação.

O conhecimento empírico da comunidade consumidora já notou, ao exercitar o uso de aplicativos de transporte de passageiros, valores diferentes para o mesmo itinerário, às vezes no mesmo horário ou dia da semana. Ora, isso não se adequa a uma verificação razoável de prestação de serviços. De imediato se pode evidenciar que condições climáticas, quantidades de veículos disponíveis no referido momento podem ser objetos de variação para a definição desta oscilação de valores. Evidencia-se que o quadro não é suficientemente transparente para tais análises.

Alves (2019, p. 103) já reconhece o controle por programação e apresenta questionamentos sobre a falsa percepção de liberdade negocial desses contratos:

[...] concede-se uma falsa liberdade ao trabalhador, pois no discurso de que 'seja seu próprio chefe e seja pago dirigindo em seu próprio horário', há a submissão ao resultado e procedimentos impostos pela titular da plataforma. Caso o motorista se desvie dos parâmetros impostos, será, automaticamente, descadastrado e impossibilitado de continuar com a prestação de serviços. Note-se que, por vezes, sequer lhe é dado o direito ao contraditório.

Um pouco antes de confirmar o apontamento de que as operações algorítmicas permitem gerir, direcionar e ordenar a força de trabalho Duarte e Guerra (2020, p. 47) tratam do elemento de definição remuneratória desses trabalhadores:

O cálculo do preço dinâmico não se dá apenas no interior da arquitetura do *Uber Driver*. Baseado em dados de uma multidão de motoristas e passageiros, ele dependerá da localização individual de cada um, obtida a partir de torres de telefonia móvel ou satélites, algoritmos, e servidores onde os dados são armazenados e processados.

Inclua-se nessa realidade, como mecanismo para driblar o desgaste dos trabalhadores, o subterfúgio de técnicas de gamificação, a exemplo do recebimento de mensagens de estímulo do padrão "Finalizando 10 pedidos, ganhe + R\$ 80".

Trazendo a ideia de um jogo, a gamificação tem sido muito utilizada nos trabalhos sob demanda por aplicativos, tendo como um dos principais pontos, a criação e uma competição entre os trabalhadores, fazendo com que eles queiram se manter jogando, possuindo como objetivo 'ganhar do outro' (MIASATO, 2020, p. 8).

Abílio, Amorim e Grohmann (2021) apresentam ainda as dificuldades específicas enfrentadas pelo trabalhador brasileiro, "expressa nas persistentes taxas de informalidade e desemprego que dinamizam e aprofundam tais características" (2021, p. 42) onde as formas capitalistas de produção são habitualmente resgatadas e atualizadas enquanto estratégias de supervisão e controle por meio das tecnologias microeletrônicas e informacionais. Ao tratar mais especificamente sobre os motoristas subordinados por meio de plataforma, avançam na análise nos

seguintes termos:

Esse tipo de assalariamento disfarçado tem consequências negativas sobre as condições de trabalho e de vida do trabalhador, na medida em que este incorpora o controle sobre o seu ritmo de trabalho, estabelecendo metas e jornadas mais intensas e longas, em busca de melhores rendimentos (ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021, p. 43).

Nesse sentido é que o modo de trabalho realizado pelos profissionais em plataforma está afastado do que se poderia pensar de uma efetiva liberdade de escolha contratual. Seja por uma modalidade de definição de preços sob demanda que exige a cada dia mais tempo de trabalho ou à disposição para obtenção de renda razoável, seja por mecanismos de rastreamento de rotas nos aplicativos ou avaliação realizada pelos tomadores finais de serviços ou ainda a técnica de gamificação, a aparência de autonomia não se sustenta. Ao contrário, o gerenciamento por algoritmos assume medidas cada vez maiores.

Tantas discrepâncias nas rendas dos entregadores são um estímulo à competição entre eles e, ao mesmo tempo, um reforço à percepção do trabalho de entrega por aplicativos como tipo de “autônomo”. As empresas estimulam ainda mais esse ambiente pela gamificação da atividade, por meio da qual tudo concorre para somar ou subtrair pontos do score do entregador. A gamificação e a gestão flexível por meio do algoritmo são aspectos fundamentais para compreender a gestão do trabalho pelas plataformas digitais. Os relatos dos trabalhadores permitem afirmar que, por meio dessa gestão flexível, diferenciada e gamificada, os aplicativos se utilizam da concorrência entre os próprios entregadores na busca por mais entregas para obter maior engajamento deles no trabalho e, portanto, maior tempo de conexão no aplicativo, o que resulta em maior tempo de trabalho não pago (OIT; CUT; IOS, 2021, p. 215).

Buscando enfrentar a matéria, Oliveira, Carelli e Grillo (2020) apontam quatro possíveis respostas do direito do trabalho para as relações estabelecidas por intermédio das plataformas digitais.

A primeira seria uma negação à regulação juslaboral ante, especialmente, a falta de hierarquia pessoal e acolhimento da ideia de liberdade no trabalho. As demais respostas ventiladas de Oliveira, Carelli e Grillo (2020) reconhecem a necessidade de regulação e são objetos de suas ponderações:

- 1) com a necessidade de uma legislação nova, com proteção intermediária a exemplo da parassubordinação do modelo italiano, com a categoria do trabalho dependente, diverso do subordinado e do autônomo;
- 2) com o reconhecimento de estarmos diante de uma relação de trabalho nova, mas com reconhecimento de todos os direitos trabalhistas, como foi aplicado para os trabalhadores em plataforma na Itália;

- 3) com aplicação da legislação já existente sempre que a plataforma preencher os requisitos de direção dos serviços, nos termos do art. 2º da CLT ante ocorrência de subordinação telemática.

Transitando entre essas possibilidades de enfrentamento jurídico dos fatos postos pelo modelo empresarial plataformizado, Oliveira, Carelli e Grillo (2020) rechaçam de imediato a exclusão da proteção do trabalho eis que contrário aos fins constitucionais de proteção do trabalho. Seguem avaliando a hipótese de aproximação do conceito de trabalhador avulso, mas restringindo a alguns casos de plataformas digitais puras. Aos demais casos de plataformas híbridas, entendem que há solução suficiente no sistema jurídico já existente, sendo desnecessário tratamento diferenciado eis que “[...] cabe ao direito Laboral a regulação do assalariamento no capitalismo” (OLIVEIRA; CARELLI; GRILLO, 2020, p. 2629).

Encaminhando para a conclusão, Oliveira, Carelli e Grillo (2020, p. 2629) afirmam então que:

[...] reconhecer que os trabalhadores nas plataformas podem ser enquadrados como ‘dependentes’ ou subordinados ‘telematicamente’ é captar que a pequena liberdade de ativação ou desativação não altera um sistema de trabalho dirigido econômica e tecnologicamente pela plataforma.

E mais:

Para os juristas comprometidos com as promessas constitucionais de dignidade, de valorização social do trabalho e erradicação de desigualdades, a aplicação do Direito (capitalista) do Trabalho para as plataformas dirigentes é mais que uma forte opção político-social, é um dever de efetivação da Constituição (OLIVEIRA; CARELLI; GRILLO, 2020, p. 2631).

3.2 A condição de trabalho de entregadores por aplicativo segundo legislação e definições judiciais em outros países capitalistas

Ao pensarmos em uma avaliação sobre a ordem legislativa e jurídica internacional, tomamos como ponto de partida a recomendação 198 da Organização Internacional do Trabalho (OIT, 2006) que busca, já nos itens voltados à “Política Nacional de Proteção aos Trabalhadores Vinculados por Vínculo de Trabalho” registrar a necessidade de salvaguarda de todos os trabalhadores, mas, especialmente, daqueles que apresentem dificuldades específicas para o reconhecimento estatal de sua condição.

1. Os membros devem formular e implementar uma política nacional destinada a rever com a devida periodicidade e, se necessário, clarificar e adaptar o âmbito de aplicação da legislação aplicável, de forma a assegurar uma proteção eficaz dos trabalhadores que exerçam a sua atividade. Uma relação de trabalho.

2. A natureza e o âmbito da proteção concedida aos trabalhadores numa relação de trabalho devem ser definidos pela legislação ou prática nacional, ou por ambas, tendo em conta as normas internacionais pertinentes. Esta legislação ou prática, incluindo os elementos relativos ao âmbito e responsabilidade pela sua aplicação, deve ser clara e adequada de forma a assegurar a proteção efetiva dos trabalhadores vinculados por uma relação de trabalho (OIT, 2006, s.p).

A mesma recomendação da OIT realiza um detalhamento ainda maior sobre como devem ser encaminhadas as políticas nacionais neste sentido.

4. A política nacional deve incluir, pelo menos, medidas destinadas a: (a) fornecer aos titulares dos dados, em particular empregadores e trabalhadores, orientações sobre como determinar efetivamente a existência de uma relação de trabalho e sobre a distinção entre trabalhadores assalariados e independentes;

(b) lutar contra as relações de trabalho dissimuladas, no âmbito, por exemplo, de outras relações que possam incluir o recurso a outras modalidades contratuais que dissimulem a verdadeira situação jurídica, entendendo-se que existe relação de trabalho dissimulada quando o empregador trata um trabalhador como se não o fosse, de forma a ocultar o seu verdadeiro estatuto jurídico, podendo surgir situações em que as disposições contratuais resultem na privação do trabalhador da proteção a que tem direito;

(c) adotar regras aplicáveis a todas as formas de acordos contratuais, inclusive os que vinculem múltiplas partes, de forma que os trabalhadores assalariados tenham a proteção a que têm direito;

(d) garantir que as regras aplicáveis a todas as formas de acordos contratuais estabeleçam quem é responsável pela proteção que eles oferecem;

(e) proporcionar às partes interessadas, e em particular aos empregadores e trabalhadores, o acesso efetivo a procedimentos e mecanismos expeditos, baratos, justos e eficazes para a resolução de litígios relativos à existência e condições de uma relação de trabalho;

(f) zelar pelo cumprimento e aplicação efetiva da legislação sobre a relação de trabalho, e

(g) fornecer treinamento apropriado e adequado sobre normas internacionais de trabalho relevantes, direito comparado e jurisprudência para o judiciário, árbitros, mediadores, inspetores do trabalho e outras pessoas encarregadas da resolução de disputas e aplicação da lei e normas trabalhistas nacionais (OIT, 2006, s.p).

Apesar do comando evidente da normativa internacional, a necessidade de regulação do trabalho em plataformas está muito longe de ser resolvida. Em razão disso, neste tópico abordaremos o tema com olhar mais generalista já que as especificidades de transportes de mercadorias e o transporte de passageiros, para fins de avanço legislativo e jurisprudencial, seguem percursos – embora distintos na essência – igualmente lentos para estabilização.

Dentro desta temática e enfrentando o ponto crucial da linha de argumentação da empresa Uber, qual seja, a de se apresentar apenas como uma plataforma de intermediação, o Tribunal de Justiça da União Europeia já firmou que a relação havida é, efetivamente, de serviço de transportes, devendo ser avaliada sob tal prisma.

O artigo 56.º TFUE, conjugado com o artigo 58.º, n.º 1, TFUE, bem como o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno, e o artigo 1.º, ponto 2, da Diretiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação, conforme alterada pela Diretiva 98/48/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de julho de 1998, para o qual remete o artigo 2.º, alínea a), da Diretiva 2000/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2000, relativa a certos aspetos legais dos serviços da sociedade de informação, em especial do comércio eletrónico, no mercado interno («Diretiva sobre o comércio eletrónico»), devem ser interpretados no sentido de que um serviço de intermediação como o que está em causa no processo principal, que tem por objeto, através de uma aplicação para telefones inteligentes, estabelecer a ligação, mediante remuneração, entre motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo e pessoas que pretendam efetuar uma deslocação urbana, deve ser considerado indissociavelmente ligado a um serviço de transporte e, por conseguinte, abrangido pela qualificação de «serviço no domínio dos transportes», na aceção do artigo 58.º, n.º 1, TFUE. Tal serviço deve, portanto, ser excluído do âmbito de aplicação do artigo 56.º TFUE, da Diretiva 2006/123 e da Diretiva 2000/31 (ESPANHA, 2017, s.p).

O Tribunal do Trabalho do Reino Unido, no caso *Uber Technologies Inc. BV v Aslan* [2018] O EWCA Civ 2748, decidiu por unanimidade que os autores eram *workers*¹⁷ nos termos da legislação vigente naquele país, garantindo-lhes, dessa forma, direito ao pagamento de salário-mínimo e férias. A suprema corte inglesa, por sua vez, quando do julgamento do recurso apresentado pela Uber, confirmou a decisão de reconhecimento de vínculo e os direitos definidos pelo Tribunal do Trabalho (REINO UNIDO, 2021).

Outra decisão judiciária internacional bastante divulgada nos últimos tempos, um julgado da Suprema Corte do Reino Unido (UKSC), rejeitando um recurso da Uber, estabeleceu exatamente que os prestadores de serviço para esta plataforma não eram autônomos (como defenia a empresa) mas trabalhadores (*workers*). Não lhes reconheceu, porém, a condição de empregados (*employees*). A legislação inglesa admite as 3 variantes, empregados, autônomos e trabalhadores (*workers*), denotando que a prestação de serviço às plataformas digitais, embora com alguma subordinação, difere do contrato de emprego tradicional (CASTRO, 2021, p. 110).

¹⁷ Termo específico do sistema jurídico britânico e distinto das figuras clássicas de empregados e trabalhadores autônomos.

Avaliando a mesma decisão inglesa, Cury (2019) aponta que apesar da dificuldade de traçar um paralelo com a legislação brasileira, é de grande utilidade a percepção realizada pela corte inglesa de que:

- a) os motoristas parceiros trabalham em prol dos interesses da empresa Uber;
- b) a empresa Uber possui poder de controle sobre o trabalho dos motoristas seja em razão do sistema de GPS, seja por intervenções de qualidade;
- c) os motoristas estão em situação de vulnerabilidade, sem capacidade negocial efetiva.

Ainda no continente europeu, a experiência de negociação em favor dos trabalhadores por aplicativos espanhóis rendeu elaboração de norma específica.

Na Espanha, a chamada Lei de Riders, aprovada recentemente, fruto de negociação entre as centrais sindicais e os aplicativos em uma mesa com o governo, garantiu o reconhecimento da relação de emprego dos entregadores. Uma das conquistas foi o acesso aos dados dos algoritmos. Todavia, o grupo Riders por Derechos reclama da falta de participação no processo de negociação e se manifesta negativamente em relação a alguns pontos da lei (OIT; CUT; IOS, 2021, p. 54).

Na mesma Espanha, conforme Castro (2021), a Suprema Corte reconheceu em 2020 como sob vínculo empregatício o contrato de trabalho havido entre um trabalhador e a empresa Glovo.

Já na Itália, conforme Neves e Freitas (2019), a atividade desenvolvida por motoristas de aplicativos foi enquadrada, em 2019, sob uma condição própria de motoristas *noleggio con conducente*, que estão em posição distinta dos taxistas, mas que são submetidas a algumas regras da *legge 15 Gennaio 1992*.

Com essa alteração, intenta-se que tais motoristas passem a cumprir as mesmas exigências destinadas aos NCCs, tais como, a obtenção de licença para atuação, a obrigatoriedade de garagem/sede no local que lhe conferiu licença, o início do labor diário a partir da garagem/sede com a pre-anoação das corridas do dia, o retorno à garagem/sede após a conclusão dos serviços anotados, a obrigatoriedade de manutenção de planilha com os dados dos clientes e das viagens realizadas (NEVES; FREITAS, 2019, p. 180).

Evidentemente, a empresa Uber não restaria satisfeita com a referida classificação de seus motoristas ante a conhecida tese de ser uma modalidade absolutamente nova e não enquadrável nos paradigmas italianos. No entanto, segue sofrendo derrotas naqueles país, inclusive decisões judiciais restritivas de sua atuação.

Segundo Neves e Freitas (2019), o Tribunal de Milão, quando da análise do pedido de uma cooperativa de taxis a apontarem atividade de concorrência desleal da modalidade Uber-x (plataforma de baixo custo que ganhou o nome de UberPop), em sede do procedimento cautelar 16612/2015, enquadrando a referida modalidade nos termos pretendidos pelos autores.

O Tribunal, ao julgar a demanda, enquadrando a “uberPop” no §3º do art. 2598 transcrito, pois a prática de preços mais baixos e a utilização de motoristas sem licenças implicaram em violação às normas de direito público pela empresa, como prejudicaram o serviço de taxi, ocasionando queda em sua utilização.

Desse modo, a concorrência desleal praticada pela “UberPop” e reconhecida pelo tribunal implicou na sua proibição, com imposição de multa diária de E20.000,00 (vinte mil euros) pelo descumprimento da ordem (NEVES; FREITAS, 2019, p. 182).

No Canadá, cuja regulação segue o modelo a partir das suas províncias, embora ainda cercada de questionamentos quanto ao alcance de uma efetiva proteção aos trabalhadores por aplicativo, noticia-se a proposta de lei que garanta o pagamento de salário-mínimo na província de Ontário, inclusive como parâmetro de replicação em outras localidades. “A legislação se aplica apenas às horas ativas, no entanto, o que significa que o motorista deve fazer uma entrega ou transportar um passageiro para ganhar o salário-mínimo por hora” (CBC NEWS, 2022, s.p).

Se estiverem esperando a próxima viagem, o salário-mínimo não se aplica. Para além da garantia da remuneração mínima com base no trabalho/hora calculado sobre o período de efetivo transporte de passageiros, as plataformas digitais deverão informar como os salários são calculados, quais os fatores de determinação e tornar claro o sistema de classificação bem como o sistema de gorjetas (CBC NEWS, 2022, s.p).

A experiência alemã sobre a matéria é de caráter eminentemente mais protetivo a partir de decisões judiciais a reconhecerem o vínculo de emprego dos trabalhadores ligados à plataforma.

No evento organizado pela OAB/SP, Rodrigo Carelli, ao discorrer sobre a Alemanha disse que os tribunais do país nas diferentes instâncias já possuem, há alguns anos, o entendimento de que os/as trabalhadores/as ligados às plataformas digitais devem ser considerados como empregados/as, sendo dever das empresas garantir todos os direitos previstos na legislação laboral alemã. Derrotada nas diversas instâncias do judiciário alemão, a Uber diminuiu suas operações no país e fez parcerias com empresas especializadas que realizam suas atividades por meio de contratação de motoristas terceirizados (OIT; CUT; IOS, 2021, p. 54).

Nos Estados Unidos, conhecido pelo liberalismo econômico, o poderio de movimentação das empresas de plataforma demonstra o esforço em impedir a concessão de direitos aos trabalhadores.

Ademais, o recente exemplo da Califórnia, onde uma decisão favorável do Judiciário¹⁸ foi superada pela aprovação em plebiscito (após uma milionária campanha das plataformas) da resolução 22^a que chancela as pretensões das empresas, faz necessário que se debata o tema no Legislativo (CASTRO, 2021, p. 103).

Sousa (2019) faz uma importante análise do sistema legal português correlato às plataformas digitais com olhar específico ao trabalhador uberizado. Registra assim que a Lei 45/2018 (LPPT), que entrou em vigor em novembro de 2018 buscou tratar, de maneira mais direta, de questões afetas à inserção das plataformas de transportes de passageiros no mercado local, especialmente a natureza concorrencial face os taxistas.

Nisso, estão de fora da referida regulação portuguesa empresas como *deliveroo*, *UBER Eats* ou *Airbnb*. “Desse modo, é identificada como TVDE [Empresas de Licenciamento de Operador de Plataforma Eletrônica] a atividade de transporte individual e remunerada de passageiros em veículos descaracterizados a partir da plataforma eletrônica” (SOUSA, 2019, p. 162), atividade esta que, segundo o mesmo autor, será necessariamente realizada por meio de uma pessoa coletiva, termo usado para referir-se ao que se aproxima na legislação brasileira de pessoa jurídica.

Seguindo a análise da referida lei portuguesa, no entanto, Sousa (2019) identifica, para além dos registros próprios da regulação de funcionamento e controle da atividade em si de transporte de passageiros, referencias para bem avaliar a natureza da relação entre motoristas e as empresas de Licenciamento de Operador de Plataforma Eletrônica (TVDE) e sua avaliação conforme o Código do Trabalho (CT) português.

Ou seja, de forma intencional, a opção passou por deixar o sector autorregular-se, sendo que remete à identificação do vínculo para a lei geral. A LPPT recorre, pois para a aplicação do art. 12 do CT que contém o método indiciário da (in)existência de contrato de trabalho num caso concreto. Assim, o que interessará são as condições efetivas de trabalho desempenhadas pelo motorista que pode passar por uma relação de trabalho dependente ou independente. Para este efeito o CT tem mecanismos suficientes para ajudar o intérprete a identificar a existência de um contrato de trabalho. Mas o legislador vai ainda mais longe, assumindo que, havendo o reconhecimento de um vínculo laboral, se considera que os equipamentos e instrumentos de trabalho são todos os que sejam pertencentes ao beneficiário ou por ele explorados por aluguel ou qualquer outra modalidade de locação. Quer isso dizer que com o reconhecimento de contrato de trabalho entre o motorista e o operador de TVDE, este último

¹⁸ Tribunal de Apelação da Califórnia, dando decisão favorável à empresa Uber, reconheceu constitucional (Constituição Estadual) a lei que define a condição de autônomos dos trabalhadores motoristas vinculados (AGENCE FRANCE-PRESSE – AFP, 2023).

deverá fornecer os instrumentos de trabalho para o exercício da atividade de transporte individual seja qual for a modalidade de sua titularidade (SOUSA, 2019, p. 164).

Já na França, ao atentarmos para a jurisprudência da *Cour de Cassation*¹⁹, segundo Gauriau (2020) observa-se o reconhecimento dos trabalhadores da plataforma Uber como subordinado, seguindo teoria similar à ideia de subordinação estrutural, ou seja, dentro da cadeia produtiva.

Para a *Cour de cassation*, a subordinação revela-se, principalmente, pelo fato de que o serviço de intermediação da plataforma Uber, é essencial ao labor realizado pelo trabalhador. Isso porque a Uber cria e regula uma oferta pré-existente de demanda por transporte urbano e controla, ao mesmo tempo em que oferece, a sua organização e o acesso por parte daqueles que pretendem utilizar esta oferta (motoristas e clientes) (GAURIAU, 2020, p. 368).

Este acaba sendo o cenário geral que, embora tenha surgido durante a pesquisa informações mais evidentes sobre os motoristas por aplicativo, o pano de fundo para avaliação da condição dos trabalhadores de entrega por aplicativo é efetivamente o mesmo. O capitalismo de plataforma avança buscando sempre evitar produção de normas protetivas aos trabalhadores.

De todo modo, cabe registrar dois pontos específicos da pesquisa em relação aos trabalhadores de entrega por aplicativos.

Em Nova York, no início do ano de 2022, seis leis foram aprovadas para garantir aos entregadores por aplicativos direitos como salário-mínimo, informações transparentes acerca de gorjetas pagas, licenças oficiais para o trabalho, uso de banheiros em restaurantes que forem buscar refeições para entrega e fornecimento obrigatório de mochilas pelas empresas (AGENCE FRANCE-PRESSE – AFP, 2022).

Os novos direitos dos entregadores serão implementados em três fases. Na primeira, os aplicativos terão que notificá-los a quantidade de gorjeta deixada pelos clientes por cada entrega, fundamental em um país onde essas gorjetas constituem parte essencial do salário dos trabalhadores de boa parte do setor de serviços. Além disso, poderão usar os banheiros dos restaurantes onde pegam a comida, o que até agora era proibido, e terão que estar inscritos no Departamento de Proteção ao Consumidor e ao Trabalhador da Cidade de Nova York (AGENCE FRANCE-PRESSE – AFP, 2022, s.p).

No Brasil a exemplo da lei 14.297/2022 trouxe a obrigatoriedade de medidas de proteção, mas restrita ao período da pandemia do coronavírus, ou seja, com pouco tempo de efetiva duração e baixa repercussão efetiva.

¹⁹ Jurisdição mais elevada da ordem judiciária francesa.

Como se pode perceber, a questão ainda pende de amadurecimento legislativo na grande maioria dos países, confirmando a fluidez de tratamento como um ponto sobre o qual se funda a forma de avanço dos mecanismos de exploração capitalista em meios às inovações trazidas pela plataformização do trabalho.

3.3 O cenário atual, os projetos de lei e a posição judicial brasileira sobre os trabalhadores de entrega por aplicativo

O ponto de partida material deve ser, no mundo dos fatos, o quadro do mercado de trabalho dos profissionais em plataforma digital no Brasil, especialmente em atividade de transporte.

Tendo como principal fonte de dados a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), Góes, Firmino e Martins (2022) elaboraram a Nota Conjunta 14 do IPEA, apresentando painel dos trabalhadores em *Gig Economy* no Brasil.

Antecipando brevemente os resultados, as estimativas apontam que, no quarto trimestre de 2021, aproximadamente, 1,5 milhão de pessoas estavam trabalhando na *Gig Economy* no setor de transportes do país. Desse número, 61,2% eram motoristas de aplicativo e taxistas, 20,9% entregavam mercadorias via motocicleta, 14,4% atuavam como mototaxistas e o restante exercia a atividade de entrega de mercadoria via outro meio de transporte.

Quanto ao perfil dos profissionais da *Gig Economy*, tem-se a maioria de homens, pretos e pardos, com idades inferiores a 50 anos e com a escolaridade variando significativamente conforme o subgrupo destacado. Por exemplo, no tocante aos mototaxistas, 60,1% não possuem ensino médio completo. Em paralelo, a distribuição regional desses profissionais revelou a maior concentração de entregadores de mercadorias via moto e motoristas de aplicativo e taxistas na região Sudeste, enquanto os mototaxistas se concentram nas regiões Nordeste e Norte do país (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022, p. 1).

Além dos resultados supra e dos dados que serão utilizados comparativamente no capítulo de apresentação da pesquisa feita com os trabalhadores por aplicativo em São Luís, a Nota de Conjuntura acima identificada (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022) traz ainda, entre seus principais dados, um aumento expressivo no número de entregadores de mercadorias via moto, saltando de 25 mil no início de 2016 para 322 mil no quarto trimestre de 2021.

Diante de todo o arcabouço teórico apresentado em capítulo anterior e dos dados supra, a presente seção tem por escopo evidenciar, em nosso país, o atual estágio das duas frentes de regulação da condição do trabalho em plataforma, qual

seja, a via legislativa e a via judicial.

3.3.1 Dos projetos de lei

Conforme Castro (2021), no Brasil, mais de 60 (sessenta) projetos de lei, protocolados – considerando as duas casas legislativas – demonstram a ressonância do tema. No entanto, até hoje, apenas a Lei 14.297 de janeiro de 2022 ultrapassou a barreira do processo legislativo e, ainda assim, com efeitos temporalmente restritos (BRASIL, 2022a).

Em geral, as proposições legislativas procuram regular questões de serviços dos aplicativos de entrega e de outras companhias de economia digital, determinando às plataformas digitais responsabilidades quantos às melhorias laborais e à oferta de direitos a trabalhadores que executam os serviços dessas empresas. As plataformas, entretanto, relatam não possuir responsabilidade na garantia de direitos desses trabalhadores, classificando-se como “meras mediadoras” entre prestadores de um serviço e clientes por meio da tecnologia que desenvolveram (OIT; CUT; IOS, 2021, p. 48).

Para melhor esquadrihar o cenário, apresentamos a seguir um quadro resumo contendo uma amostra dos referidos projetos de lei. Como metodologia de apresentação dos projetos é feita com base no arcabouço teórico anteriormente evidenciado, uma rápida avaliação dos pontos centrais dos referidos projetos.

Evidentemente, cabe o aprimoramento nos corpos legislativos, mas, numa primeira aproximação, é possível identificar aqueles que apresentam avanços nos marcos legais de proteção, alguns destes marcados pela premente fragilidade em que se encontra a referida categoria de trabalhadores.

Quadro 1 – Projetos de Lei que enfrentam a matéria do Trabalho por Aplicativo no Brasil.

Número do PL	Temas abordados	Autoria	Avaliação
5069/2019	Equiparação de plataformas a empregadores	Dep. Gervásio Maia	Possibilidade de reconhecimento de vínculo.
5622/2019	Reconhecimento de vínculo	Dep. Sargento Pastor Isidório	Prevê a possibilidade de reconhecimento de vínculo.
5795/2019	Concessão de seguro por morte e invalidez	Dep. Eduardo da Fonte	Garantia de elementos mínimos.
6015/2019	Reconhece vínculo e defere inúmeros direitos extensíveis aos trabalhadores em aplicativo, como estabelecimento de jornada, transparência remuneratória	Dep. Mário Heringer	Apresenta elementos positivos de avanço na garantia de direitos aos trabalhadores em plataformas, mas merece atenção sobre alguns aspectos.

6423/2019	Equiparação a empregadores de empresas operadoras de aplicativos	Dep. Rui Falcão	Pende de melhor redação no esforço de definição de vínculo.
1665/2020 (e outros apensados)	Padrão remuneratório, direito a contraditório em punições e transparência dos dados.	Dep. Henrique Fontana	Tangencia o vínculo de emprego, mas garante direitos que disso independem.
2379/2020	Indenização por adoecimento por COVID	Dep. Mauro Nazif e Denis Bezerra	Garante direito indenizatório, mas exclui contribuintes do RGPS.
3384/2020	Pagamento de IPVA e seguro DPVAT pelas plataformas	Dep. Gervasio Maia	Reduz os custos da atividade profissional.
3515/2020	Regras de contraditório para desligamento	Dep. Rubens Otoni	Apresente exigência importante de contraditório prévio aos desligamentos de trabalhador.
3516/2020	Seguro de vida e do automóvel	Dep. Rubens Otoni	Reconhece o risco inerente ao trabalho.
3538/2020	Licença saúde e conceito de habitualidade	Dep. Rubens Otoni	Sobre o conceito de habitualidade, importante compreender os efeitos.
3554/2020	Fornecimento de EPIs e conceito de habitualidade	Dep. Rubens Otoni	Sobre o conceito de habitualidade, importante compreender os efeitos.
3572/2020	Manutenção de base de apoio	Deps. Alencar Santana Braga e Rogerio Correia	Importante e urgente medida de proteção à saúde do trabalhador.
3577/2020	Equiparação da plataforma a empregador, fornecimento de seguro, abrigo, água potável, EPI e garantia de contraditório	Dep. Marcio Jerry	Arcabouço mais amplo de direitos conferidos a trabalhadores em aplicativos.
3570/2020	Exclui o vínculo de emprego, estabelece alguns direitos próprios de contrato civil, direito de associação, transparência de dados e garantia de contraditório.	Sen. Jaques Wagner	Embora apresente alguns direitos, afastar um reconhecimento justralhista à relação em questão é negligenciar a essência do trabalho humano desenvolvido.
3594/2020	Fornecimento de EPI e conceito de habitualidade	Dep. José Airton Félix Cirilo	Sobre o conceito de habitualidade, importante compreender os efeitos.
3597/2020	Direito a seguro, fornecimento de EPI, reajuste anual e remuneração mínima	Dep. Bira do Pindaré	Reconhece alguns direitos básicos.
3599/2020	Maiores exigências ao trabalhador, exclusão do vínculo (contribuinte individual), normas de segurança e renda mínima	Dep. Eduardo Bismarck	Embora apresente alguns direitos, afastar um reconhecimento justralhista à relação em questão é negligenciar a essência do trabalho humano desenvolvido.
3797/2020	Definição como trabalhadores autônomos, reconhecimento de remuneração mínima (baixa, inclusive), controle máximo de jornada, fornecimento de EPIs em pandemia.	Dep. Julio Delgado	Embora apresente alguns direitos, afastar um reconhecimento justralhista à relação em questão é negligenciar a essência do trabalho humano desenvolvido.
3954/2020	Defere seguro-desemprego,	Dep.	Representa garantia de

	seguro de vida e acidente, alimentação, água potável, espaço de descanso e procedimento de desligamento bem como direito a associação.	Renildo Calheiros	alguns direitos à categoria.
4111/2020	Garantia de pontos de apoio como medidas de segurança e conforto	Dep. Sergio Vidigal	Estrutura mínima e urgente para o trabalho.
4172/2020	Possibilidade de vínculo empregatício, reconhecimento da competência da justiça do trabalho para as demandas, clareza de cláusulas e modalidade remuneratória, direito de defesa iem processos de desligamento, formas de desligamento, remuneração mínima, jornada de trabalho, gratificação natalina, férias, limitação de tarifas, atenção a segurança e saúde, realização de negociações coletivas e relações previdenciárias.	Dep. Henrique Fontana	Um avanço efetivo na possibilidade de extensão de direito a trabalhadores que, a depender da forma de labor poderão ou não ter ser vínculo de emprego reconhecido pela Justiça do Trabalho.
1976/2021	Enquadra os trabalhadores motoristas por plataforma como trabalho intermitente	Dep. Nivaldo Albuquerque	Nesse passo, importante avaliar a repercussão do enquadramento proposto.
2061/2021	Define como trabalhador autônomo (contribuinte individual) com imputação de diversas obrigações	Dep. Vicentinho	Ao atribuir condição de autônomo, inverte o conceito jurídico de hipossuficiência do trabalhador.
2355/2021	Instituição de bases de apoio, remuneração mínima (por entrega), alguns direitos ligados a segurança (inclusive EPIs) e direito a defesa no processo de desligamento.	Dep. Gleisi Hoffmann	Busca de garantias mínimas tanto em questões remuneratórias como de saúde e segurança do trabalho.
3185/2021	Comunicação de bloqueio e suspensão	Dep. Daniel Coelho	Embora estebeleça a comunicação prévia, o prazo é muito curto e fiscalização submetida a órgão de trânsito municipais.
3233/2021	Seguro de vida e acidentes pessoais	Dep. Alexandre Frota.	Direito mínimo mas ainda inexistente.

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Observa-se, de modo bastante claro, que muitas são as vertentes de avaliação da modalidade de trabalho de modo a gerar propostas legislativas que, por vezes tangenciam a definição da natureza do contrato de trabalho e em outras oportunidades a enfrentam, ora para enquadrar nas hipóteses celetistas e ora para dali excluir.

Por outro lado, independente dessas definições de fundo, dois pontos de impacto nas condições de trabalho são habitualmente tratados:

- a) a necessidade de transparência dos dados, inclusive dos motivos de

- desligamento da plataforma;
- b) a urgência de construção de medidas de segurança e saúde desses trabalhadores.

3.3.2 Das decisões judiciais

A natureza jurídica dos contratos que vinculam tomadores e prestadores de transporte de mercadorias intermediado por plataformas digitais de serviço vem sendo objeto de demandas judiciais que atravessam etapas ainda caudalosas. Desde a definição de qual ramo do judiciário é competente para analisá-las até a dúvida sobre o reconhecimento de estarmos diante de um contrato de natureza civil ou uma relação trabalhista sob os moldes celetista, não se encontra uniformidade nas decisões das cortes brasileiras. Machado (2022) aponta a importância da análise da jurisprudência brasileira na sedimentação do entendimento desta relação de trabalho.

A jurisprudência dos tribunais tem um função criadora e construtiva na identificação do direito, suprindo a indeterminação das regras jurídicas para fixar o âmbito de proteção do Direito do Trabalho. Ao mesmo tempo, a interpretação judicial do direito do trabalho é um espaço de disputas sobre o conteúdo, o sentido e o alcance das normas constitucionais e infraconstitucionais.

No caso brasileiro, a jurisprudência dos tribunais especializados tem a prerrogativa de classificação da relação de emprego entre as plataformas digitais de trabalho. Essa modalidade de intervenção judicial classificatória se dá pela indeterminação fática e conceitual da relação de emprego, que exige uma tarefa interpretativa de encaixe das condições de trabalho com o conceito-tipo de trabalho subordinado (MACHADO, 2022, p. 181).

Em todo o país há decisões em sentidos divergentes e, na corte trabalhista máxima, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) – também oscilante a depender da Turma²⁰ de julgamento – ainda não houve um quantitativo de julgamentos expressivos que permita extrair uma jurisprudência pacificadora.

As decisões da quarta turma do TST, de toda forma, seguem formando entendimento no sentido de afastar-se o reconhecimento de vínculo empregatício entre os trabalhadores e as plataformas digitais:

**AGRAVO DE INSTRUMENTO DO RECLAMANTE - RITO SUMARÍSSIMO
- VÍNCULO DE EMPREGO ENTRE MOTORISTA E PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS OU APLICATIVOS CAPTADORES DE CLIENTES (99
TECNOLOGIA LTDA.) - IMPOSSIBILIDADE DE RECONHECIMENTO
DIANTE DA AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO JURÍDICA -**

²⁰ Refere-se à divisão interna da corte trabalhista em turmas recursais.

TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA - DESPROVIMENTO.
(AIRR-10379-07.2022.5.03.0006, 4ª Turma, Relator Ministro Ives Gandra da Silva Martins Filho, DEJT 19/12/2022) (BRASIL, 2022b, grifo do autor).

Em pesquisa realizada até 24.09.2018, Aquino e Pasqualetto (2019) buscando avaliações quantitativas de decisões de 1º e 2º graus da justiça do trabalho brasileira, apontaram naquele período para uma maioria de decisões no sentido de não reconhecimento de vínculo. Igual resultado por identificado por Machado (2022), que, no entanto, faz registro ainda da linha argumentativa comumente utilizada nas decisões:

A jurisprudência produzida sobre a qualificação do contrato de trabalho nas plataformas digitais é amplamente contrária ao reconhecimento da relação de emprego. De todo modo, o que se constata é a produção e reprodução de decisões que, no tema nuclear da qualificação da relação de emprego, em sua imensa maioria qualificam como de natureza autônoma a relação de trabalho. Na análise da linha argumentativa dessas decisões o traço saliente é a forte presença de argumentos de valorização de aspectos de liberdade, autonomia e flexibilidade do trabalho por plataformas digitais, ao mesmo tempo que se enfatiza um caráter inovador e disruptivo das inovações tecnológicas, que supostamente escapariam à relação de emprego regulada (MACHADO, 2022, p. 184).

Por outro lado, importante apontar observações sobre a referida tendência de julgamentos que estão sendo feitas a partir da jurimetria²¹ das decisões em todo país acerca das demandas relacionadas ao trabalho em plataforma.

Em análise a um caso específico submetido a julgamento, Leme (2019) observou a condução processual da Uber diante dos riscos que uma decisão de segunda instância poderia produzir enquanto jurisprudência a si desfavorável.

A sentença de primeiro grau foi negativa, ou seja, favorável à Uber. Diante disso, o autor interpôs recurso ordinário pugnando a reforma da decisão para o reconhecimento do vínculo de emprego. Distribuída a ação trabalhista para o julgamento do recurso à primeira turma, a Uber apresentou exceção de suspeição e de impedimento em face do Desembargador Relator José Eduardo de Resende Chaves Junior e, ao ser intimada da inclusão do processo em pauta de julgamento, ofertou o acordo no valor postulado pelo trabalhador, acrescido do pagamento à parte de seu advogado (LEME, 2019, p. 151).

Esses mecanismos de realização de acordos judiciais para modular a jurisprudência nacional, tem sido identificado também na mais alta corte trabalhista do país. Citando inicialmente uma demanda judicial oriundo do Tribunal Regional do Trabalho de Minas Gerais, Soares (2022) aponta como esses mecanismos de consolidação de jurisprudência, a depender da turma recursal em que a demanda

²¹ “Disciplina do conhecimento que utiliza a metodologia estatística para investigar o funcionamento de uma ordem jurídica” (NUNES, 2019, p. 113).

será definitivamente apreciada na justiça do trabalho, são tratados pela Uber.

Casos como o citado começaram a assomar aos mais diversos TRTs. O que inicialmente parecia ser uma postura que buscava mitigar o número de reclamações, na verdade era uma forma de desestimular novas ações trabalhistas, forçando a criação de uma jurisprudência em sentido único, usando como critério para a decisão o risco do julgador. Ou seja, a empresa mapeava os possíveis julgadores e suas turmas e, a partir destas informações, buscava impedir que a atividade jurisdicional se concretizasse completamente (SOARES, 2022, s.p).

Reconhecido todo esse contexto, cabe delinear ainda o posicionamento da magistratura trabalhista nacional esboçada nas teses aprovadas no 20º Congresso Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho – CONAMAT (ANAMATRA, 2022) – 2022, quais sejam:

Quadro 2 -Tese 5 - Comissão 1 - A proteção à saúde do trabalhador em plataformas digitais²²

Ementa	<p>Proteção à saúde do trabalhador em plataformas digitais.</p> <p>I – são responsáveis pela proteção à saúde e pela redução dos riscos laborais dos trabalhadores de plataformas digitais: a) a empresa fornecedora do meio digital que contrata ou seleciona esses trabalhadores;</p> <p>b) a empresa que se utiliza dos serviços desses trabalhadores para prestar serviços a terceiros.</p> <p>li – a responsabilidade da empresa fornecedora da plataforma digital e da empresa beneficiada por esse serviço é solidária.</p> <p>lii – é possível a responsabilização objetiva ou subjetiva desses contratantes ou beneficiárias do trabalho humano em plataforma digital.</p> <p>lv – a proteção à saúde desses trabalhadores não está adstrita ao período da pandemia do coronavírus ou aos casos de covid-19, diversamente do que faz crer a lei 14.297/2022.</p>
---------------	---

Fonte: Anamatra (2022).

Quadro 3 - Tese 6 - Comissão1 - A ilegalidade da despedida “Gamificada”²³.

Ementa	É ilegal a despedida de empregado por algoritmos, por aviltar o artigo 20 da LGPD, o contraditório e a informação, como direitos subjetivos do trabalhador.
Autor(a)	SILVIA ISABELLE RIBEIRO TEIXEIRA DO VALE
Tipo	Individual
Situação da tese	Aprovada Conamat

Fonte: Anamatra (2022).

²² Autoria da AMATRA X – 10ª REGIAO e defendida por Gustavo Carvalho Chehab.

²³ Autoria de Silvia Isabelle Ribeiro Teixeira do Vale.

Quadro 4 -Tese 13 - Comissão1 - Trabalho em plataformas digitais²⁴.

Ementa	<p>I - na definição do empregado (art. 3º), a CLT adotou um conceito indeterminado ao constar a expressão “sob dependência”. A noção de subordinação jurídica clássica (comando-punição) hegemonzava a semântica do conceito legal, todavia o surgimento de uma série de figuras novas colocou em xeque este conceito, sobretudo situações de trabalho dependente sem a configuração dos tradicionais elementos da subordinação subjetiva, como ocorre, por exemplo, em algumas plataformas digitais de trabalho sob demanda. Justamente pela indeterminação do conceito de “sob dependência”, as teorias da subordinação estrutural, por algoritmos e da dependência econômica são interpretações defensáveis diante da amplitude do texto legal.</p> <p>li - a precificação do trabalho alheio é forte manifestação da direção de serviços por certas plataformas de trabalho, configurando a ocorrência da dependência econômica, conceito englobado pelo art. 3º, caput, da CLT. A precificação e sua conseqüência ausência de liberdade econômica representa, por si só, a situação de dependência do trabalhador, a qual deve ser adjetivada como econômica, a fim de explicitar seu fundamento extrajurídico. Isto é, quando a plataforma decide precificar o trabalho alheio ela manifesta controle próprio da posição jurídica de empregador.</p> <p>lii - o emprego é a modalidade primordial de trabalho na ordem econômica constitucional (art. 170, viii, da CF), alcançando o trabalho prestado por qualquer meio tecnológico. Por isso, os elementos fático-jurídicos da relação de emprego devem ser aferidos no caso concreto, com base no contrato realidade (art. 9º da CLT).</p> <p>liv - trabalhadores em plataformas digitais. Reconhecimento de vínculo empregatício. Possibilidade, nos termos do art. 7º da constituição federal. Artigos 2º; 3º; 6º, parágrafo único; 9º; 235-c, § 13; 452-a, § 3º; 444 da CLT. O contrato civil firmado não possui valor absoluto, sendo possível o reconhecimento do vínculo empregatício, quando evidenciados os requisitos dos artigos 2º e 3º da CLT.</p>
---------------	--

Fonte: Anamatra (2022).

Quadro 5 -Tese 18 – Comissão 3 – Competência da justiça do Trabalho. Trabalhadores por meio de plataformas digitais²⁵.

Ementa	<p>Evolução social e tecnológica. Novas modalidades de trabalho. Resignificação do conceito de “relação de trabalho”. A justiça do trabalho é competente para julgar demandas entre motoristas e aplicativos que oferecem serviços de transporte particular, mesmo que a causa de pedir não seja baseada em relação de emprego.</p>
---------------	---

Fonte: Anamatra (2022).

Nisso, apercebe-se que, embora não haja qualquer caráter vinculante das teses aprovadas por congresso de magistrados do trabalho, estas apontam para a mesma direção de garantir-se aos trabalhadores em aplicativo o tratamento mínimo adequado de reconhecimento da sua cobertura pelos direitos sociais.

²⁴ Autoria de Murilo Carvalho Sampaio Oliveira, Leonardo Tibo Barbosa Lima, AMATRA XI - 11ª Região, Luiz Antonio Colussi.

²⁵ Autoria de Ronaldo Antonio de Brito Junior, AMATRA III - 3ª Região.

4 ANÁLISE DO PERFIL E DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO DOS PRESTADORES DE SERVIÇO DE ENTREGA POR APLICATIVO EM SÃO LUÍS - MA

Após o percurso de compreensão do capitalismo de plataforma e de verificação da desproteção dos trabalhadores em aplicativo por ausência de normativo específico a garantir um patamar mínimo de proteção social, o presente capítulo busca apresentar as interferências de toda a precarização do trabalho mais diretamente sobre as condições de segurança e o quadro de saúde dos trabalhadores de entrega por aplicativos.

É preciso identificar, assim, para além da sua importância, a exigência do tratamento comprometido do tema de saúde e segurança do trabalho. Kimmelmeier (2019), permeando sua observação em tratados internacionais, como a agenda 2030 para o desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas (ONU) e o próprio referencial normativo brasileiro dos arts. 1º, in. III e IV; art. 5º, § 2º e art. 170 da Constituição Federal (BRASIL, 1988), referencia todo o arcabouço normativo a evidenciar a importância de revitalização do contrato social com olhar sobre o trabalho decente e sustentável.

A partir dessa chave de leitura, e tendo em vista o direito brasileiro, o regime jurídico de proteção à saúde do trabalhador compreende: a) a saúde e a segurança do trabalho, ou saúde, higiene e segurança, que tem por objeto a eliminação, neutralização e redução dos riscos inerentes ao trabalho, bem como os acidentes do trabalho e as doenças ocupacionais; b) as normas jurídicas sobre os tempos de trabalho, o trabalho da mulher, e do adolescente e a proibição do trabalho infantil, como aspectos da proteção à saúde, com ênfase para a regulação heterônoma estatal desses temas; c) o Direito Ambiental do Trabalho (KEMMELMEIER, 2019, p. 98).

Observe-se ainda que a ausência de definição legal dos trabalhadores de entrega por plataformas como empregados os coloca em condição de invisibilidade imediata de algumas políticas públicas, especialmente as ligadas ao resguardo previdenciário, quando sequer resta possível a aferição de doenças próprias a esses profissionais e sua inclusão junto ao rol do índice NTEP – Nexo Técnico Epidemiológico Previdenciário²⁶.

²⁶ Associação realizada entre atividade funcional e surgimento de doenças específicas quando houver significância estatística entre a Classificação Internacional de Doenças (CID) e a Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE).

Por outro lado, para além de toda fragilização imposta pela ausência de definições da natureza jurídica dos contratos de trabalho, insta reconhecer que, ainda que não se reconheça o vínculo de emprego, “[...] há elementos do ordenamento jurídico que indicam que as plataformas de trabalho digital têm o dever de proteção de saúde de seus trabalhadores” (KEMMELMEIER, 2019, p. 101). É sobre essa premissa, então, que se segue a avaliação dos cuidados com a saúde dos trabalhadores em entrega por aplicativo.

Certo é, todavia, que os ordenamentos jurídicos trabalhistas revelam-se obsoletos para regular os múltiplos aspectos da realidade Uber. As centenas de decisões contraditórias sobre o tema são o mais puro reflexo dessa obsolescência pois, em regra, o operador do Direito se esforça por aplicar ao caso concreto uma lei editada muito antes de que o fenômeno *ridesharing*, trabalhos *ondemand*, ou *Gig-Work* existissem, o que tem exigido, daqueles mais preocupados com a concretização do direito fundamental à tutela da incolumidade fisiopsíquica dos motoristas, imensos esforços hermenêuticos, quase que um verdadeiro contorcionismo jurídico, para superar os argumentos de “empresa-cupido”²⁷ acerca da ausência de qualquer responsabilidade trabalhista, tributária ou fiscal em relação àqueles que são verdadeiramente o motor de suas atividades (PILEGIS, 2019, p. 114).

4.1 O cenário de avanço de acidentes de trabalho e doenças ocupacionais de trabalhadores em entrega por aplicativo ante o agravamento da precarização do trabalho

Retomando novamente os elementos do capitalismo de plataforma apontados por Frank Pasquale (2016), voltemos ao primeiro dentre os por ele ventilados, qual seja a perpetuação de desigualdades e o avanço da precarização do trabalho.

Ao introduzir seu artigo de análise da saúde dos trabalhadores sob demanda, Kimmelmeier (2019) realiza uma avaliação dos instrumentos internacionais e da necessidade de trilhar percursos de garantia de trabalho decente a todo e qualquer trabalhador.

A ideia chave na origem da expressão trabalho decente é, portanto, a dimensão qualitativa da ocupação laboral, mais precisamente, contrapor-se a uma racionalidade de mercado total em que a ocupação da força de trabalho por si só seria suficiente, enfatizando a necessidade de criação de postos de trabalho que atendam um patamar civilizatório de proteção como condição necessária para o combate à pobreza, para o desenvolvimento sustentável e a paz mundial (KEMMELMEIER, 2019, p. 97).

²⁷ Quando das defesas em processos judiciais, as empresas de plataforma alegam ser apenas um elo entre as “partes” envolvidas, não representando atividade de transporte de passageiros ou mercadorias, mas apenas um serviço digital.

Ao abordar a questão da saúde dos trabalhadores na modernidade, Hirata (2011) registra alguns elementos de intensificação do trabalho e suas consequências sobre a saúde física e mental. Para ela, o trabalho precário conduz à intensificação do trabalho, com a ameaça sobre os trabalhadores estáveis pela massa de tantos outros que estão desempregados e que procuram trabalho e estão dispostos, de certa forma, a aceitar condições de trabalho mais difíceis e mais penosas. Nisso, o resultado da intensificação é duplo: (a) danos múltiplos à saúde física e mental e (b) aumento da distância entre assalariados e desempregados.

Não por acaso, apesar da diversidade de estudos em torno da temática da saúde do trabalhador, tem sido bastante comum o reconhecimento de que na base da ampliação dos processos de adoecimento relacionados ao trabalho encontra-se o fenômeno da *flexibilidade* e suas diferentes formas de manifestação da vida social. A flexibilidade ou *flexibilização* se constituiria no contexto atual como uma espécie de síntese ordenadora desses múltiplos fatores e causas que se encontram na base das alterações da vida social (PRAUN, 2016, p. 138-139).

Acerca dos riscos psicossociais²⁸ do trabalho sob demanda, Kimmelmeier (2019), embora direcione sua avaliação aos trabalhadores de transporte de passageiros, identifica três pontos que podem ser facilmente visualizados também em relação aos entregadores por aplicativo.

O primeiro deles diz respeito às condições de trabalho no trânsito associada ao uso constante de aparelhos celulares. O modelo de negócio de empresas como a Uber e similares exige a atenção aos alertas enviados via celular. (...) O segundo problema está na interface entre a duração do trabalho e a saúde. (...) O terceiro elemento foca o estresse associado ao sistema de avaliação permanente pelos usuários, à ênfase na imediatidade e no pronto atendimento dos clientes (KEMMELMEIER, 2019, p. 100).

No entanto, como se pode facilmente perceber, a precarização do trabalho por aplicativo encontra-se presente nos mais diversos tipos de trabalho em plataformas, sejam eles de transportes de passageiros ou de mercadorias.

[...] levantamento junto a parceiros Uber do Rio de Janeiro (2016/2017), buscou compreender o grau de precarização da atividade profissional. A maioria dos entrevistados relatou o cumprimento de “carga horária muito maior que as 8 horas diárias normais da CLT”. Alguns disseram trabalhar até 20 horas/dia, outros narraram que a média de trabalho dos motoristas é de 10 a 16 horas diárias”. Quem noticiou labor abaixo das 8 horas/dia justificou engajamento em outros empregos formais. Foi relatada também a ausência de folga semanal por um dos entrevistados. A maioria dos motoristas percebeu que o trabalho tinha características de precário, pela renda baixa, exploração e jornada de trabalho excessivas (PILEGIS, 2019, p. 110).

²⁸ Os riscos psicossociais são relativos aos designs e à organização do trabalho e seus contextos sociais e organizacionais que possam causar danos psicológicos ou físicos (KEMMELMEIER, 2019).

Ainda a título exemplificativo do grau de exploração dos trabalhadores inseridos nessa realidade, apresenta-se a pesquisa feita pela Associação Brasileira do Setor de Bicicletas - Aliança Bike, tendo como área de coleta de dados a cidade de São Paulo. Confirmando a impressão inicial sobre o grupo de trabalhadores levados a essa modalidade laboral, a pesquisa aponta que 59% tiveram como principal motivação o fato de estar desempregado – para 26% este foi seu primeiro emprego. Sobre a jornada desempenhada por esses profissionais o registro foi de que 50% trabalham até 10 (dez) horas por dia, 57% em sete dias por semana, um percurso médio diário de 40 quilômetros, recebendo em média, R\$ 936,00 ao mês (ALIANÇA BIKE, 2020).

Insta recordar que, apesar dos esforços na busca de informações apropriadas para o estudo e elaboração de políticas públicas que se ocupem em salvaguardar a saúde e segurança dos trabalhadores, não de hoje – e nem apenas por culpa da opacidade de dados que envolvem as empresas plataformizadas de trabalho – tais medições são especialmente dificultadas.

Os dados referentes aos acidentes e doenças oriundas da atividade laborativa no Brasil e no mundo guardam características comuns, entre elas o fato de que tanto as estatísticas mundiais como as brasileiras serem marcadas pela subnotificação das ocorrências. A subnotificação é, por sua vez, notadamente superior quando envolve doenças profissionais e do trabalho, seja em função da maneira, às vezes silenciosa e invisível, como parte dessas doenças se desenvolve ao longo do tempo ou, em sua maioria, pelo modo criminoso como as empresas controlam e camuflam as informações sobre essas ocorrências, de forma a dificultar que os trabalhadores possam comprovar sua origem e fazer jus aos seus direitos (PRAUN, 2016, p. 13-14).

Apesar dos esforços e subterfúgios para esconder a realidade correlata à segurança e saúde dos trabalhadores, a voracidade com a qual se apresenta a precarização dos trabalhadores uberizados não tem conseguido impedir que reste luz sobre o tema,

Recente reportagem do site *The Intercept Brasil* de 12.12.2022 (RIBEIRO, 2022) apresenta estatísticas do cenário em discussão no depoimento da médica Julia Maria D'Andréa Greve, professora da Faculdade de Medicina da USP e coordenadora técnica do Laboratório de Estudos do Movimento do Hospital das Clínicas.

A referida fala, que faz parte do relatório da CPI da Câmara Municipal de São Paulo, assim apresenta a realidade dos riscos dos trabalhadores em aplicativos de plataforma:

[...] hoje, em torno de 60% a 70% das pessoas que entraram no IOT ou que ficaram internados entre os mais graves estão relacionados com os aplicativos de entrega. E se a gente for considerar, são indivíduos com menos tempo de experiência de direção, que estão há pouco tempo fazendo esse serviço de entrega e muitos deles fazem essas entregas como uma segunda tarefa, um “bico” (RIBEIRO, 2022, s.p).

Segundo a mesma reportagem, houve por parte da comissão, em tópico próprio relacionado à lucratividade e a redução da qualidade de segurança, levantamento de dados sobre acidentes e mortes de motociclistas que trabalhavam com entregas por aplicativo no município.

Os dados levantados pela CPI comprovam a dificuldade: apenas em 2021, 274 motociclistas morreram no trânsito de São Paulo, segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego. Desses, 77 eram sabidamente motofretistas e tiveram sua profissão registrada pelo órgão. Em ofício, o iFood alegou que, entre março de 2020 e setembro de 2021, apenas 11 entregadores morreram em trabalho – a empresa só considera “trabalho” se o motociclista estiver no meio de uma rota de entrega, mas não enquanto espera os pedidos. O dado é referente ao número de indenizações pagas pela seguradora contratada pelo iFood. O relatório da CPI crava que ‘são evidentes os indícios de que [os dados do iFood] não correspondem à realidade ou totalidade observada no cotidiano dos entregadores’ (RIBEIRO, 2022, s.p).

O trabalho dos motociclistas é efetivamente perigoso e produz dados alarmantes de acidentes de trabalho. “A sobrecarga de trabalho está diretamente ligada ao esgotamento emocional, à insatisfação na realização da atividade, à qualidade de vida no trabalho sobre a satisfação laboral e conflito trabalho-família” (SANTOS *et al.*, 2019, p. 1556).

Em pesquisa realizada em hospital de referência em Recife-PE, Santos *et al.* (2019) encontraram associações entre carga de trabalho e o resultado de dirigir com sono no dia da ocorrência de acidentes com motociclistas. Na mesma pesquisa foi observado desrespeito às sinalizações de trânsito e condução em velocidade excessiva ligados ao estresse e ansiedade dos condutores. Ainda no mesmo estudo foi apontado o uso do telefone como um risco para a segurança. “O estudo concluiu que a sobrecarga de trabalho está associada à adoção de comportamentos de risco no trânsito da população estudada” (SANTOS *et al.*, 2019, p. 1559).

Em outro vasto relatório, com dados produzidos a partir de pesquisa junto a trabalhadores em entrega por aplicativo nas cidades de Brasília e Recife, a OIT, CUT, IOS (2021, p. 94) identificam o grau de exposição e fragilização da saúde desses profissionais.

A pergunta “O que ocorre se você tiver um problema de saúde ou acidente durante o trabalho e se recusar a realizar a tarefa nessas condições?” buscou averiguar a desresponsabilização das empresas em relação às condições de trabalho e de saúde dos entregadores. A resposta era aberta, permitindo a coleta de uma série de relatos. Muitos narraram que, ao ficarem impossibilitados de entregar um pedido por conta de algum problema, informavam as empresas e estas se mostravam preocupadas mais com a mercadoria que com a saúde e o bem-estar do entregador. Em muitos casos, os entregadores acidentados foram punidos com bloqueios nos aplicativos por não terem finalizado a entrega. (...)

Além disso, sofrer um acidente durante a entrega de um produto repercute negativamente no score do entregador nos aplicativos. Assim, se ele tiver que se ausentar por um tempo para se recuperar do acidente ou por um problema de saúde, quando retorna ao trabalho não estará mais no mesmo nível anterior de “usuário” e, conseqüentemente, receberá uma quantidade menor de pedidos.

Resta evidenciado, nos moldes supra, o quanto a carga de trabalho excessiva, habitual entre os trabalhadores de plataforma pelo próprio modelo de negócio, é fator de risco para sua saúde e segurança.

4.2 Análise de dados e literatura sobre condições de segurança e saúde de trabalhadores de entrega por aplicativos e/ou atividades equivalentes

É necessário partir, aqui, de elementos já reconhecidos pelo Estado brasileiro no que diz respeito a elementos de saúde e segurança do trabalho, exatamente por conter em si premissas válidas de reconhecimento do grau de risco envolvido na referida profissão.

Segundo art. 194 da CLT, § 4º “São também consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta” (BRASIL, 2014). Para além desse dispositivo legal, encontramos ainda no quadro de alíquotas de Risco de Ambiente de Trabalho (RAT) a indicação da categoria profissional 4930-2/02, referente a “Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional” (BRASIL, 2009) com a alíquota de 3%, que equivale à alíquota do mais elevado risco profissional.

Diante da ausência de registro específico dos trabalhadores em aplicativo em alguma categoria profissional diferenciada, o presente trabalho precisa ser realizado com aproximação teórica em relação a atividades semelhantes e que já possuem estudos publicados, especialmente motociclistas e mototaxistas, que se assemelham tanto em razão da rotina de trabalho quanto à habitual informalidade trabalhista e previdenciária.

Dentre os trabalhadores informais, destacam-se os mototaxistas, que são motociclistas profissionais expostos aos mais diversos riscos. Dentre as precariedades, se destacam as más condições laborais a que são submetidos, com ritmo intenso, longas jornadas de trabalho, posturas inadequadas. Estes fatores podem desencadear sobrecarga física e mental, elevando assim os riscos de acidentes de trânsito, bem como a presença de distúrbios do sono, fadiga, irritabilidade, sedentarismo, entre outros problemas de saúde (SANTOS *et al.*, 2014, p. 419).

Dentre as queixas dos trabalhadores, segundo Santos *et al.* (2014) as mais frequentes são Sintomas Osteomusculares (SO), cuja gravidade pode levar à incapacidade laboral. Em outro aspecto, a ausência de tempo de recuperação de SO pode ocasionar Lesões por Esforço Repetitivo (LER) ou Doenças Osteomusculares Relacionadas ao Trabalho (DORT).

A pesquisa da OIT, CUT e IOS (2021) cuidou de abrir investigação também sobre relatos das condições de saúde dos trabalhadores de entrega por aplicativo no Distrito Federal, após o início dessa atividade e que entendessem a ela relacionada.

Foi apresentada uma lista de problemas da qual poderiam escolher mais de um. Como resultado, a grande maioria assinalou apresentar algum problema de coluna, seguido de stress, lesão física por conta de acidente e assalto, e ansiedade. Também se buscou saber se eles tinham recebido algum diagnóstico médico que atestasse esses problemas de saúde. Mais da metade respondeu não ter sido diagnosticado por médico, no entanto, a outra parcela dos que responderam afirmativamente à pergunta sobre problema de saúde relatou ter sido diagnosticada por um médico em ao menos um dos sintomas. Entre esses, estão problemas de coluna, problemas relacionados à saúde mental (estresse, ansiedade e síndrome do pânico) e acidentes de trânsito (OIT; CUT; IOS, 2021, p. 95).

Questionamento similar foi feito na pesquisa também aplicada em Recife (OIT; CUT; IOS, 2021) e as respostas não tiveram resultado objetivamente divergente.

A esmagadora maioria (mais de 80%) admitiu ter desenvolvido estresse; mais da metade se referiu a problemas de coluna; metade indicou alguma forma de lesão por esforços repetitivos (nos joelhos, nos dedos da mão ou no punho, principalmente). Quase um terço citou casos de ansiedade e lesão física por acidente de trabalho ou assalto. Outros casos citados, em menor proporção, foram: surdez ou perda parcial de audição, doenças de pele (por exposição ao sol, uso de capacete etc.), síndrome do pânico, entre outros (OIT; CUT; IOS, 2021, p.176).

Associado aos riscos de adoecimento acima relatado, ainda resta importante voltar o olhar para o adequado uso de equipamentos de proteção por trabalhadores em entrega por aplicativo que, no decorrer de suas atividades, estão expostos a riscos diversos. Disso, cabe reportar inicialmente que “[...] considera-se EPI [Equipamento de Proteção Individual] o dispositivo ou produto de uso individual pelo

trabalhador, concebido e fabricado para oferecer proteção contra os riscos ocupacionais existentes no ambiente de trabalho” (BRASIL, 2022c, p. 2). Partindo do conceito normativo apresentado, insta apresentar o impacto que a sua utilização – ou sua ausência – representa à segurança e saúde de condutores e passageiros de motocicleta.

Segundo os dados da Pesquisa Nacional de Saúde realizada em 2013 (IBGE, 2015), os percentuais de indivíduos de 18 anos ou mais que sempre usam o capacete entre condutores e passageiros de motocicletas foram iguais a 83,4% e 80,1%, respectivamente. Os adultos com nível superior completo apresentaram maiores percentuais de uso de capacete, representando 91,4% (condutor) 90,1% (passageiro). Indivíduos da raça-cor branca, das faixas etárias de 40 a 49 e 60 e mais, e Região Sul e Sudeste apresentaram maiores prevalências do uso de capacete (MALTA, 2016 *apud* SANTOS *et al.*, 2021, p. 03).

Eis que estamos diante de ausência de controle no uso e responsabilizações pelo desuso de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) por estes profissionais. Sem uma efetiva definição de vínculos de emprego ou qualquer outro contrato que estipule responsabilidades dentro da relação de trabalho desenvolvida por entregadores por aplicativo, o efetivo uso de EPIs por esses profissionais ficará exclusivamente a seu critério. Dito isso, não custa recordar que tais trabalhadores seguem premidos pela absorção de todos os custos da atividade, permitindo visualizar com facilidade a onerosidade que a aquisição de EPIs e realização de treinamentos de segurança representam em seu resultado remuneratório final.

4.3 Análise de equipamentos de proteção de uso necessário por trabalhadores em motocicleta e possíveis doenças relacionadas ao trabalho em motocicleta

Segundo Teixeira *et al.* (2015), algumas são as abordagens para se falar efetivamente em saúde ocupacional, quais sejam (a) promoção e manutenção de mais alto grau de bem-estar físico mental e social, (b) prevenção de desvios de saúde, (c) proteção no trabalho dos riscos de fatores adversos, (d) colocação e manutenção de trabalhadores segundo adaptação a aptidões fisiológicas e psicológicas. E é sob essa perspectiva integrativa que os autores apontam para a importância do uso dos Equipamentos de Proteção Individual (EPI).

Depois de distinguir as categorias de EPIs entre ativos (ajudam a evitar acidentes e são ligados ao conforto, dirigibilidade e percepção) e passivos

(minimizam os efeitos dos acidentes) Teixeira *et al.* (2015) apresentam, por meio do arcabouço legislativo correlato – dentre eles a Lei nº 5.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Resolução nº 14 do CONTRAN – os equipamentos de segurança aplicáveis à categoria profissional em estudo.

Os principais equipamentos de segurança que deveriam ser utilizados pelos mototaxistas são: capacete de segurança (com viseira ou óculos), calçado fechado e roupa adequada jaqueta de couro, macacão, calça comprida), retrovisores, faixas reflexivas, sinalizadores laterais, alça lateral, revestimento para o cano de descarga e mata-cachorro (equipamento que se localiza na parte inferior da motocicleta e evita o contato do piloto ou passageiro com o motor) (TEIXEIRA *et al.*, 2015, p. 952).

A Resolução 356 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) por outro lado estabelece, ao tratar de veículos de transportes de passageiros ou moto frete;

Art. 2º Para efeito do registro de que trata o artigo anterior, os veículos deverão ter: I - dispositivo de proteção para pernas e motor em caso de tombamento do veículo, fixado em sua estrutura, conforme Anexo IV, obedecidas as especificações do fabricante do veículo no tocante à instalação; II - dispositivo aparador de linha, fixado no guidon do veículo, conforme Anexo IV; e 2 III - dispositivo de fixação permanente ou removível, devendo, em qualquer hipótese, ser alterado o registro do veículo para a espécie passageiro ou carga, conforme o caso, vedado o uso do mesmo veículo para ambas as atividades (BRASIL, 2010).

Em cartilha da FUNDACENTRO elaborada com olhar específico em segurança e saúde no trabalho de Motoboys, Lima, Bombardi e Motti (2015) se reportam à Lei 12.009/09, que regulamenta o exercício da atividade de mototaxistas e à Resolução 356 do CONTRAN para trabalhar as medidas a serem adotadas por esses profissionais.

Nisso, Lima, Bombardi e Motti (2015) discorrem sobre a importância de inspeção prévia dos equipamentos, uso de EPIs e vestimentas adequados, cuidados com o trânsito em geral e o conforto na condução. Acerca do trânsito em geral, Lima, Bombardi e Motti (2015) apresentam cuidadosamente as circunstâncias mais importantes nas regras de condução dos motociclistas, a exemplo do cruzamento em semáforos, curvas, condições da pista e ainda situações indesejáveis como pilotar sobre calçadas, uso de celular e consumo de bebidas alcoólicas.

Observando os riscos acidentários ligados ao uso de motocicleta e, mais uma vez trabalhando a pesquisa com profissionais que se assemelham ao trabalho em entrega por aplicativo mas não se restringindo a eles, Cordeiro, Barbosa e Nóbrega (2018), tendo como base a resolução 356 do Contran e com amostra de dados sobre dois pontos de concentração de motociclistas em Belo Horizonte, identificaram

o uso de capacete por todos os condutores porém, em relação as demais itens, apenas 43% utilizam jaqueta, 68,6% não utilizam calça específica, 55% nunca usou luvas e 52,7% não usam botas. Maiores índices de desuso de equipamentos de proteção foram encontrados em relação a protetor de motor e pernas (82,8%), colete refletivo (82,8%) e baú com fita refletiva (76,9%). Por fim, em relação ao uso de aparador de linha, 60,36% afirmaram utilizar sempre.

Comparando ainda os extratos de amostras entre trabalhadores que se envolveram e os que não se envolveram em acidentes, na pesquisa de Cordeiro, Barbosa e Nóbrega (2018, p. 3275) foi possível constatar que

A aplicação do Teste de Hipótese nas informações sobre o uso de equipamentos de proteção por motociclistas que trafegam no centro de Belo Horizonte – MG confirmou os benefícios de sua utilização, contribuindo para que as lesões decorrentes de acidentes sejam de menor gravidade.

Os resultados quanto ao uso adequado de equipamento de proteção também podem ser encontrados em pesquisa realizada (OIT; CUT; IOS, 2021) diretamente com trabalhadores de entrega por aplicativo em Recife onde consta a informação de que algumas empresas plataformizadas descontam o valor da mochila nas primeiras corridas.

Os entregadores informaram que usavam, quase sempre por conta própria, bota/sapato (75%); capacete (mais de 60%); protetor solar e antena corte-pipa (cerca de um terço); camisa UV, bag com faixa reflexiva, sinalizador de luz na bicicleta, e luva (menos de um quinto); sendo citado ainda (por menos de 10% dos entrevistados) colete ou faixa reflexiva (OIT; CUT; IOS, 2021, p. 180).

Diante das percepções até aqui identificadas acerca da precarização do trabalho, jornadas exaustivas, sistemas de metas por meio de controle algorítmico e da importância do uso de equipamentos de proteção para a garantia de saúde e segurança no trabalho, o presente trabalho aproxima-se de seu desfecho com a apresentação dos dados colhidos em pesquisa feita com os trabalhadores de entrega por aplicativo na cidade de São Luís.

4.4 Apresentação e análise dos dados pesquisados sobre o perfil e as condições de segurança e saúde dos trabalhadores de entrega por aplicativo em São Luís – MA de 2021 a 2023

A presente seção apresenta os resultados da pesquisa de campo

desenvolvida junto ao Grupo de Estudos sobre a Reestruturação produtiva, a Mundialização do capital, os movimentos sociais e o Estado Contemporâneos (GERME)²⁹. O projeto de pesquisa ali desenvolvido denomina-se “INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS E RELAÇÕES DE TRABALHO: uma análise dos desafios impostos à formação de uma consciência de classe no capitalismo contemporâneo”.

Insta esclarecer que o trabalho foi realizado em duas etapas, sendo a primeira voltada ao esforço de esquadrihar o perfil dos trabalhadores em aplicativos na região metropolitana de São Luís e a segunda alcançou respostas mais direcionadas às áreas de investigação de seus membros, dentre elas a voltada a respostas sobre saúde e segurança do trabalho.

Sobre a amostra, cabe registrar que ela foi coletada em bairros distintos das cidades de São Luís e São José de Ribamar, com trabalhadores localizados geograficamente próximos a centros comerciais de gêneros alimentícios, especialmente *shoppings centers*.

4.4.1 Perfil dos trabalhadores em entrega por aplicativo em São Luís-MA nos anos de 2021 a 2023

Em que pese o objeto central do presente trabalho referir-se às condições de saúde e segurança dos trabalhadores em entrega por aplicativo, a definição do seu perfil surge como ponto de partida de modo a melhor compreender o contexto geral no qual estamos avaliando a relação em estudo.

Uma dificuldade inicial do procedimento de pesquisa indicou, de antemão, o ritmo intensivo de trabalho dos entrevistados. Por diversas oportunidades o grupo conseguiu inserir o *link* de acesso à plataforma de perguntas em grupos de mensagens destes profissionais sem que se conseguisse respostas. A hipótese de não haver tempo para respostas ou visualização do pedido de preenchimento restou identificada quando da mudança de procedimento e realização da pesquisa pessoal e direta com os entrevistados.

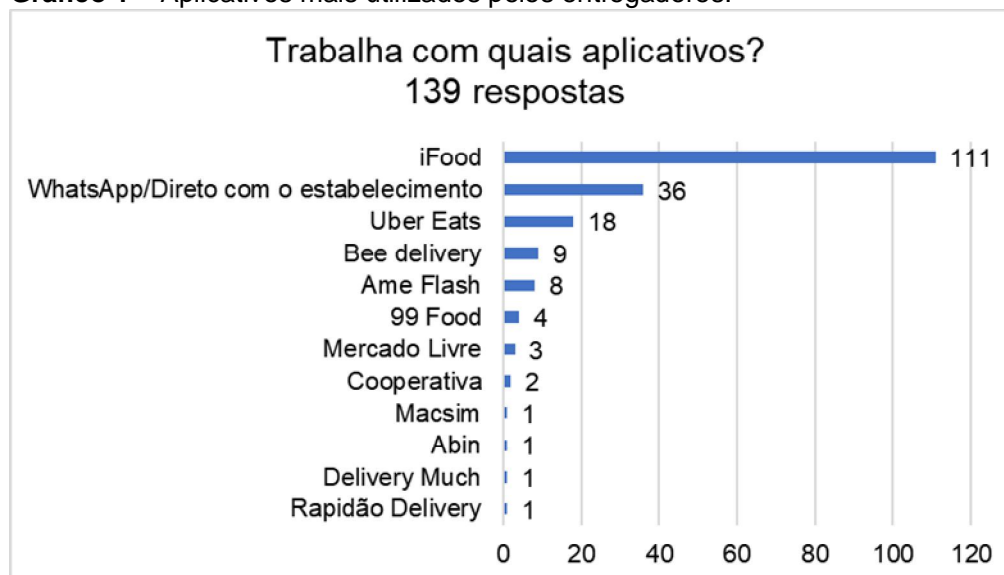
Nesse aspecto, vale registrar que foram feitas pesquisas também em bairros mais afastados dos referidos centros comerciais na busca de uma maior abrangência territorial, porém, quando da investigação, foi constatado que os

²⁹ Grupo de estudo ao qual está vinculado o autor dessa dissertação e em relação ao qual participou diretamente do processo de coleta de dados.

trabalhadores de entrega de alimentos dessas localidades responderam não trabalhar com aplicativos apresentando, entre suas razões, uma maior rentabilidade. Tal informação foi confirmada pelos estabelecimentos da área que, embora alguns estivessem habilitados em plataformas congêneres, o quantitativo de pedidos formulados por tal meio digital era ínfimo. Por tais razões, os dados fornecidos por esses trabalhadores foram retirados da pesquisa.

Seguem os gráficos produzidos a partir das respostas, coletadas em entrevista pessoal e direta, por meio do uso da plataforma *google forms* da amostra de 139 trabalhadores de entrega por aplicativo em São Luís e Região metropolitana de modo a identificar o perfil e dados iniciais. Na sequência foi realizada pesquisa qualitativa com base nos contatos telefônicos fornecidos por essa amostra de trabalhadores em etapa de avaliação específica das condições de saúde e segurança desses profissionais.

Gráfico 1 – Aplicativos mais utilizados pelos entregadores.



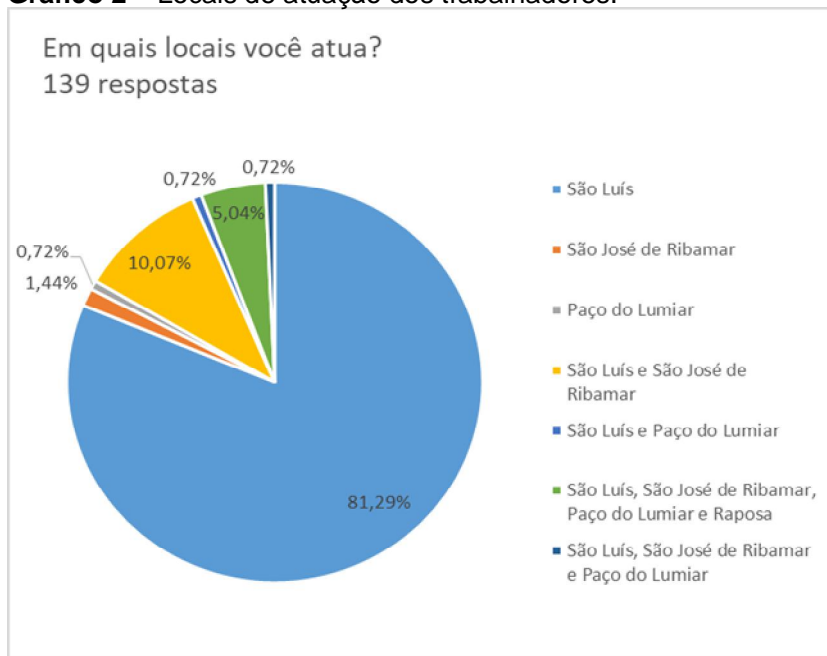
Fonte: Soares *et al.* (2023).

Diante do quadro supra e sob a metodologia já anteriormente relatada, pode-se apontar, resumidamente, o perfil dos trabalhadores de entrega de alimentos intermediados por aplicativo na região metropolitana de São Luís como estando em sua maioria ligados à empresa *Ifood* (79,86%).

Como pode ser identificado, uma quantidade elevada de trabalhadores (111 dos 139) está vinculada à plataforma *Ifood*. Em que pese a possibilidade de os

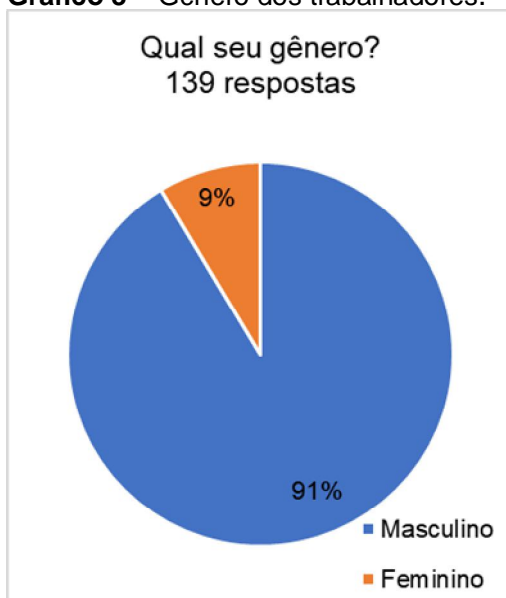
entregadores se vincularem a mais de uma plataforma de entrega, o resultado em questão evidencia o processo indicado por Frank Pasquale (2016) de concentração em pequeno número de empresas.

Gráfico 2 – Locais de atuação dos trabalhadores.



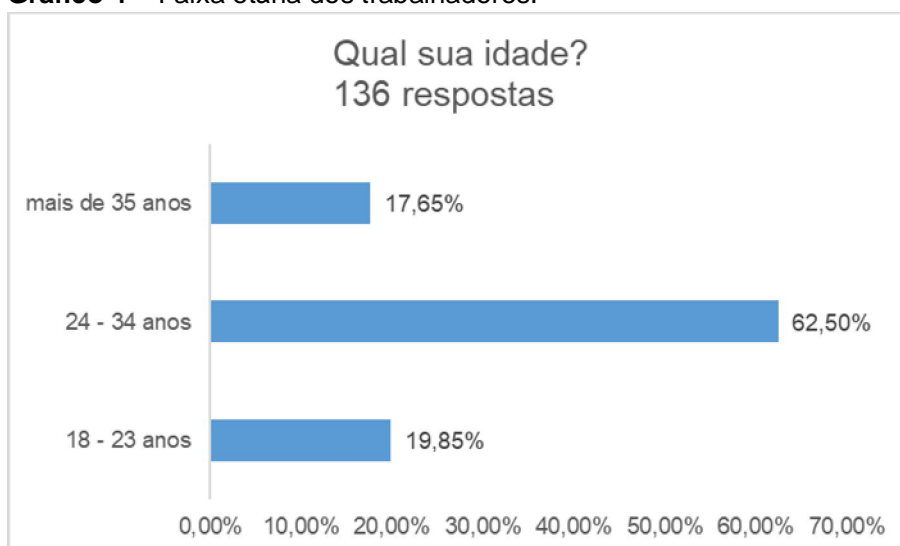
Fonte: Soares *et al.* (2023).

Mais uma vez reportamos ao elemento do capitalismo de plataforma indicativo de reconhecimento dos consumidores antes mesmo da realização da atividade comercial, com a vinculação já anteriormente identificada de maior amplitude de utilização das plataformas nas proximidades dos centros comerciais e atendimento direcionado à cidade de São Luís (81,29%).

Gráfico 3 – Gênero dos trabalhadores.

Fonte: Soares *et al.* (2023).

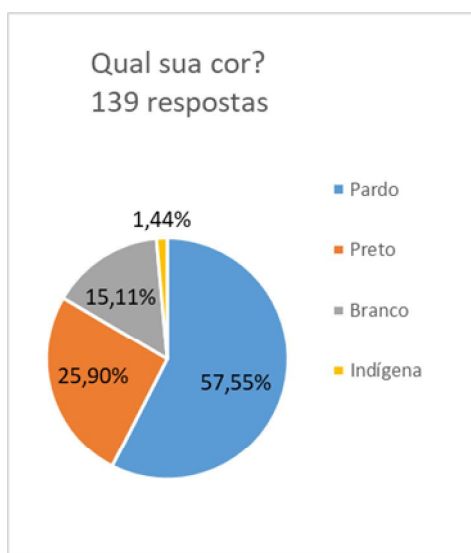
Embora não tenha havido a oportunidade de investigar a fundo a questão de gênero aliado ao recorte dos trabalhadores de entrega por aplicativo, quando das entrevistas, as trabalhadoras relataram a dificuldade do trabalho para além do que seria uma jornada mais regular de oito horas diante das suas vinculações pessoais e familiares, incompatíveis com a exigência de disponibilidade frequente.

Gráfico 4 – Faixa etária dos trabalhadores.

Fonte: Soares *et al.* (2023).

A idade dos trabalhadores, em sua maioria na faixa etária de 24 a 34 anos (62,50%), aponta para a confirmação do anteriormente identificado no capítulo segundo deste trabalho ao identificar a grande massa de trabalhadores formando o atual exército industrial de reserva.

Gráfico 5 – Cor e etnia dos trabalhadores.



Fonte: Soares *et al.* (2023).

O resultado obtido quanto à etnia dos trabalhadores, apontando percentual de 83,45% de pardos e pretos revela a face do racismo estrutural indicativo de submissão deste recorte populacional a trabalhos com menor renda, como já bem identificado por Gonzaga (2019, p. 64).

Os rendimentos mais baixos obtidos, em média, pelos negros são reflexo, principalmente, da sua inserção ocupacional, na medida em que eles estão mais presentes — na comparação com os não negros — nos segmentos com essa característica (Construção e alguns ramos de Serviços, inclusive o doméstico) e menos presentes naqueles que costumam registrar remuneração mais alta (Indústria e outros ramos de Serviços, inclusive o de informação e comunicação, atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados, atividades profissionais, científicas e técnicas).

Gráfico 6 – Grau de escolaridade dos trabalhadores.

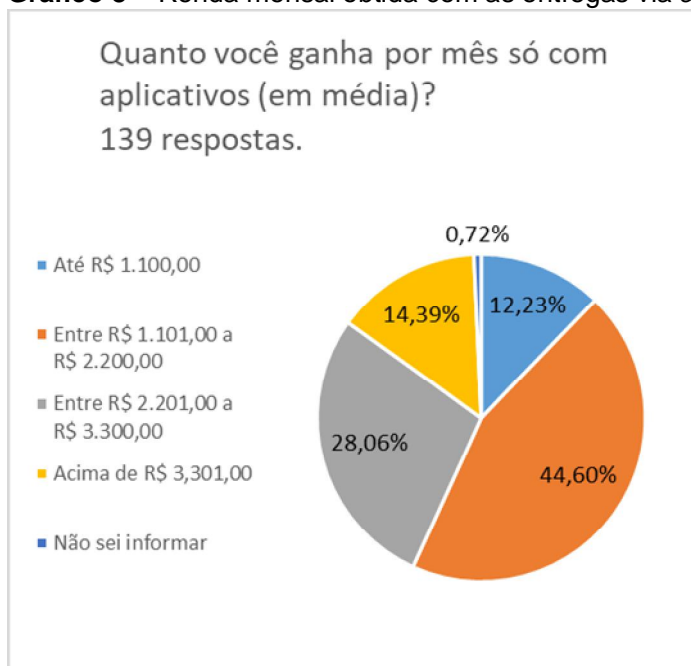
Fonte: Soares *et al.* (2023).

Gráfico 7 – Fonte de renda.

Fonte: Soares *et al.* (2023).

Esses trabalhadores possuem ainda o ensino médio completo (67,63%) e tem sua renda exclusivamente por meio do trabalho em aplicativos (75,54%).

O perfil desses trabalhadores mantém razoável equivalência ao cenário nacional em que, segundo Góes, Firmino e Martins (2022), 94,1% são homens, 76,7% de faixa etária até 40 anos de idade e 58,6% composta por população autodenominada pretos e pardos.

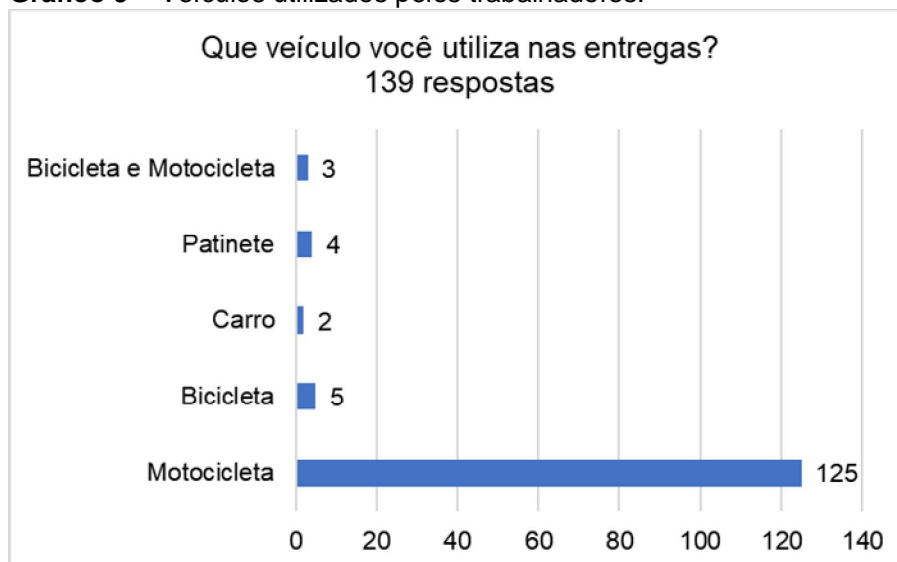
Gráfico 8 – Renda mensal obtida com as entregas via aplicativo.

Fonte: Soares *et al.* (2023).

No quesito remuneração, a faixa de maior concentração verificada (44,60%), recebe entre R\$ 1.101,00 e R\$ 2.200,00, abaixo dos R\$ 2.853,00 encontrados na última pesquisa da PNAD contínua (dezembro de 2022 a fevereiro de 2023) como rendimento médio real de todos os trabalhos, habitualmente recebido por mês, pelas pessoas de 14 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência, com rendimento de trabalho (IBGE, 2023).

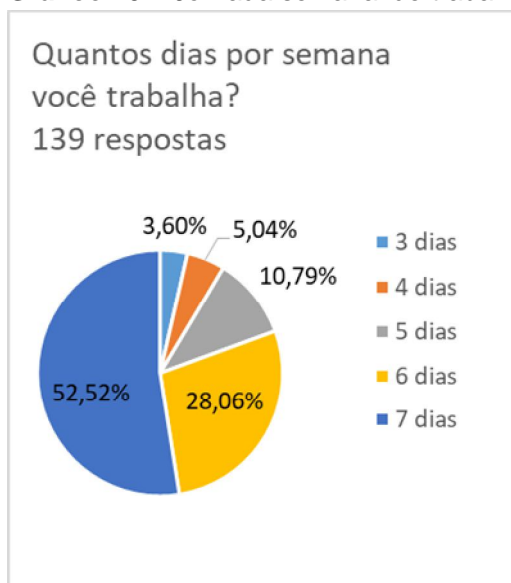
A Nota de Conjuntura IPEA que traça perfil de profissional da *Gig Economy* no segundo trimestre de 2022, no quesito remuneração, usa o parâmetro de valor pela hora de trabalho, por meio de combinação dos gráficos de jornada e renda, e – um passo à frente, compara inclusive com os motoristas de aplicativo.

Fica evidente que os vencimentos por hora trabalhada são maiores no grupo de motoristas de aplicativo e taxistas, contudo, são extremamente próximos aos do subgrupo de entregadores de mercadorias via motocicleta, principalmente a partir de 2019. Ademais, também é clara a tendência de queda dos vencimentos médios de ambas as categorias, com a primeira passando de R\$ 16,1 por hora de trabalho no primeiro trimestre de 2016 para R\$ 11,01, enquanto a segunda saiu de R\$ 11,2 para R\$ 9,4 (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022, p.6).

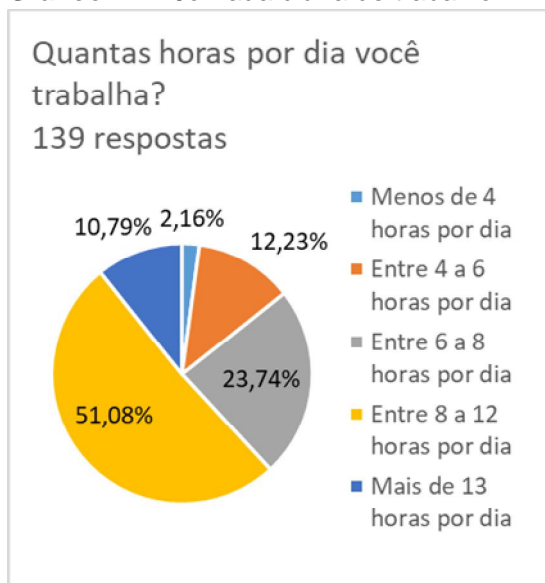
Gráfico 9 – Veículos utilizados pelos trabalhadores.

Fonte: Soares *et al.* (2023).

Interessante buscar a compreensão de quais motivos impulsionam os quantitativos de trabalhadores em entrega por aplicativo a optarem pelo uso de motocicletas. Ainda que isso não tenha sido objeto de pergunta na pesquisa, ao observarmos a jornada de trabalho, como apontado nos gráficos seguintes, é possível identificar a necessidade de agilidade no trânsito que esse tipo de trabalho exige. E, mais que isso, o quanto essa opção é mais importante às plataformas, em virtude de uma maior rapidez na entrega (e respectiva satisfação do consumidor), aliado a um custo reduzido ao trabalhador que, como já vimos no segundo capítulo desse trabalho, assume os custos diretos da atividade.

Gráfico 10 – Jornada semanal de trabalho.

Fonte: Soares *et al.* (2023).

Gráfico 11 – Jornada diária de trabalho.

Fonte: Soares *et al.* (2023).

Os dois gráficos supra indicam um ritmo de trabalho de sete dias por semana para 52,52% dos entrevistados – sendo que 28,06% dos entrevistados registraram seis dias de trabalho semanais – com grande parte dos entrevistados (51,08%) reconhecendo jornada diária de 8 a doze horas.

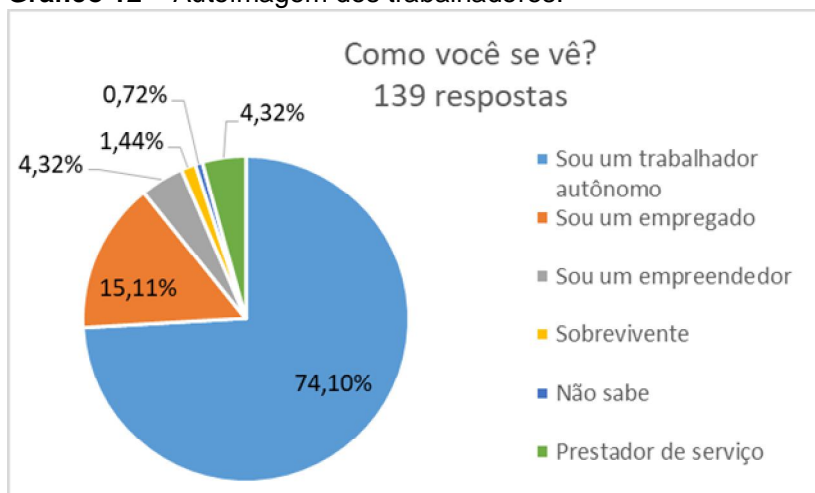
A jornada de trabalho indicada na pesquisa local indica que 51,08% dos trabalhadores desempenham suas atividades de 8 a 12 horas diárias, sendo que

10,79% indicaram ainda jornada superior a 13 horas por dia.

Nesse aspecto, cabe fazer a comparação com o cenário nacional, inclusive traçando paralelos com os demais trabalhadores em aplicativo e a média de trabalhadores ocupados no Brasil, relatado por Góes, Firmino e Martins (2022, p. 7):

Ao mesmo tempo, a jornada de entregadores de mercadorias via moto era menor que a das outras duas categorias³⁰ até o final de 2019, embora com um viés de alta, porém, com a pandemia da covid-19, essa se equaliza com as outras duas. Ademais, nota-se que esse grupo foi o que teve a menor redução de jornada em meados de 2020, enquanto os motoristas de aplicativo e taxistas foram os que mais reduziram as suas horas de trabalho médias no segundo trimestre de 2020. O mesmo não é observado ao se considerar todas as pessoas ocupadas no país – esse número permanece praticamente constante em torno de 39 horas por semana. Ademais, no período recente, todas as categorias da *Gig Economy* do setor de transportes destacadas possuem horas médias trabalhadas na semana acima do observado para o total de ocupados no país.

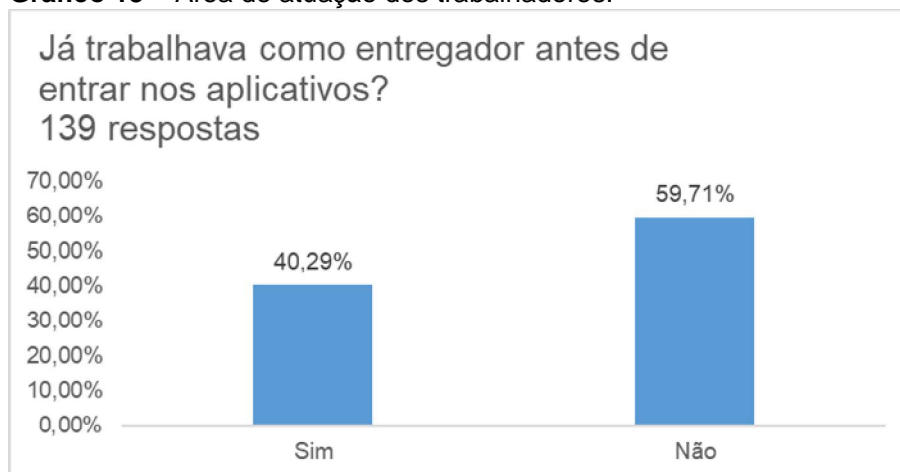
Gráfico 12 – Autoimagem dos trabalhadores.



Fonte: Soares *et al.* (2023).

As respostas a esse quesito da pesquisa (74,10% se veem como autônomos) colocam diante de nós uma reflexão, inclusive a partir do debate do capítulo terceiro deste trabalho. A insegurança jurídica por falta de legislação específica e as decisões denegatórias de vínculo, inclusive sob argumentos de autonomia, contribuem para a construção ideológica de interesse e modo de auto-apresentação das plataformas.

³⁰ As duas outras categorias citadas no texto eram “motoristas de aplicativo e taxistas” e “mototaxistas”.

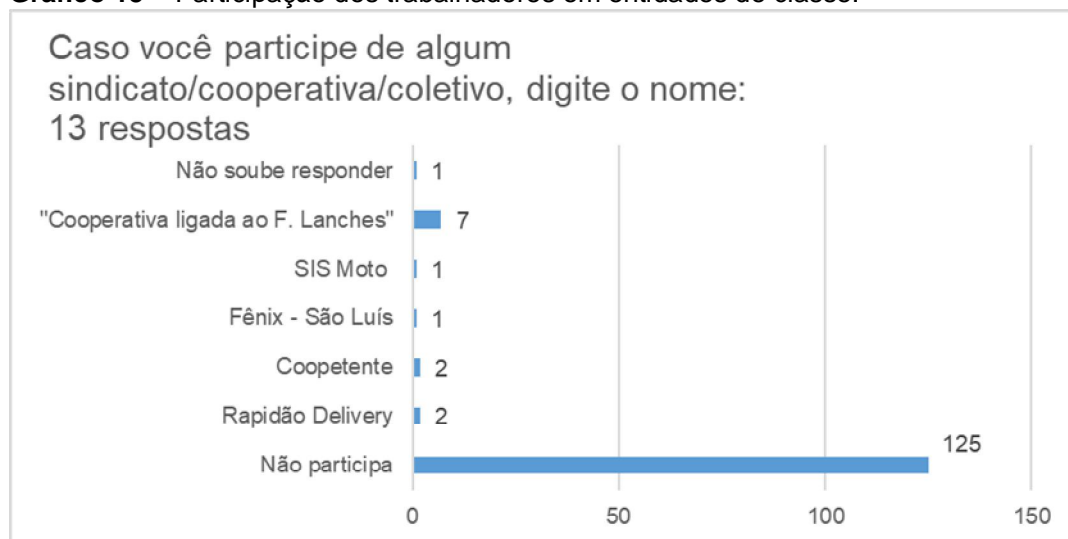
Gráfico 13 – Área de atuação dos trabalhadores.

Fonte: Soares *et al.* (2023).

Gráfico 14 – Percepção dos trabalhadores quanto à sua ocupação.

Fonte: Soares *et al.* (2023).

A pesquisa apontou ainda que 40,29% dos entrevistados já eram entregadores de mercadoria e migraram para o sistema de plataformas e 72,66% dos entrevistados entendem que esta atividade é apenas temporária.

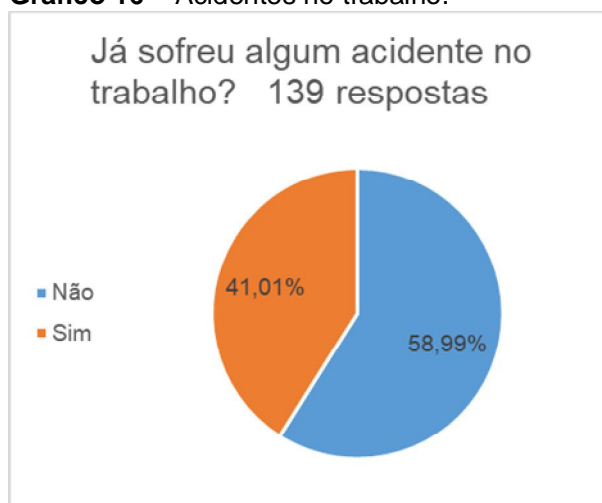
Gráfico 15 – Participação dos trabalhadores em entidades de classe.

Fonte: Soares *et al.* (2023).

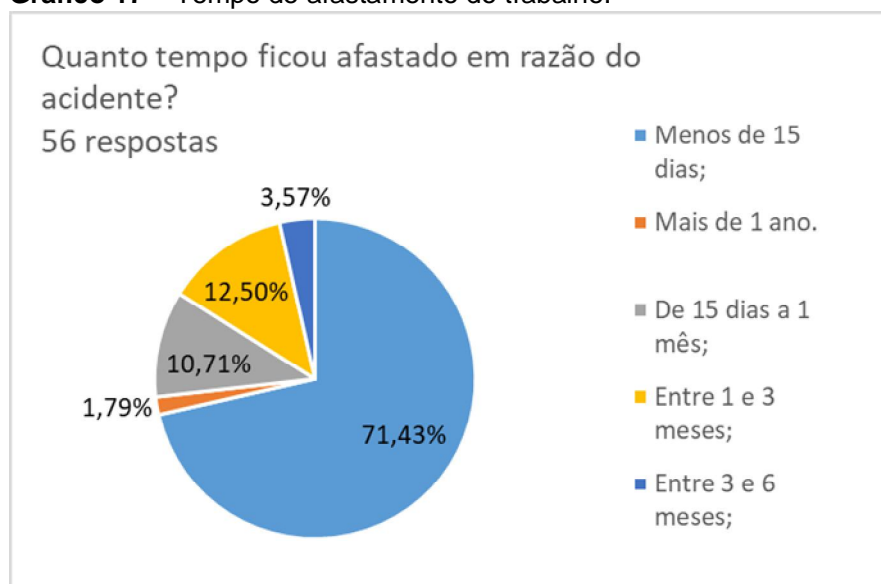
Na pesquisa resta evidenciada a baixa participação dos trabalhadores em cooperativas ou qualquer espécie de agrupamento sob o qual possam reivindicar direitos coletivamente, elemento que, por sua vez, se vincula à sua percepção como trabalhador autônomo que, com isso, está submetido a regras de mercado sem proteção do arcabouço da legislação trabalhista.

4.4.2 Quadro de acidentes, adoecimentos e demais elementos ligados à saúde e segurança dos trabalhadores em entrega por aplicativo em São Luís-MA nos anos de 2021 a 2023

Ainda quando da primeira etapa da pesquisa de campo, duas perguntas foram feitas de modo a tratar diretamente dos riscos inerentes à atividade dos trabalhadores em entrega por aplicativo em São Luís, mais especificamente no que tange à ocorrência de acidentes e tempo de afastamento, conforme gráficos a seguir.

Gráfico 16 – Acidentes no trabalho.

Fonte: Soares *et al.* (2023).

Gráfico 17 – Tempo de afastamento do trabalho.

Fonte: Soares *et al.* (2023).

Avançando sobre a ocorrência de acidentes de trabalho, 58,99% já sofreram algum tipo de acidente de trabalho, dos quais 71,43% ficaram afastados do trabalho por menos de 15 dias. Sobre o recebimento de algum tipo de auxílio financeiro, apesar de informações relativamente confusas, um deles indicou ter recebido medicação pelo *Ifood* e outro apenas a manutenção pelo causador do acidente, o que viabiliza uma melhor compreensão do cenário ligado às respostas dadas na segunda etapa da pesquisa.

Ainda ligado às condições de saúde e segurança dos trabalhadores, na primeira etapa de pesquisa foi possível identificar a ausência de lugares apropriados e estruturados para receber esses profissionais.

A título exemplificativo, em uma das oportunidades de entrevista com os trabalhadores a espera de chamados na região de um dos *shoppings* da cidade, eles aguardavam a convocação nas escadas externas do edifício. Em razão de chuva no momento, aqueles trabalhadores vinculados ao sistema de trabalho “na nuvem”³¹ poderiam se ausentar enquanto os vinculados por “operadores logísticos”³² informaram que precisavam permanecer onde estavam já que não podiam se ausentar da área geográfica pré-definida de trabalho.

Figura 1 - Trabalhadores em aplicativo esperam encomendas na chuva.



Fonte: Arquivo da pesquisa.

Segundo a OIT, CUT e IOS (2021, p. 84) essa situação de descaso com a organização de lugares para descanso se repete também no Distrito Federal:

No Plano Piloto e na RAS [Regiões Administrativas]de maior renda per capita no DF, onde há concentração de entregadores trabalhando, esses

³¹ Entregadores vinculados diretamente à plataforma de entrega de mercadorias.

³² Entregadores vinculados por uma empresa intermediária entre si e a plataforma, identificada como operadora logística.

locais são fáceis de encontrar devido à singularidade do projeto de uma cidade-parque arborizada e com grandes espaços verdes. Outro local mencionado como descanso, principalmente quando chove, foram os pilotis, isto é, vãos sustentados por uma grelha de pilares no pavimento térreo dos prédios com o objetivo de facilitar a passagem de pedestres. Por fim, também foram mencionados locais de descanso/pausa as quadras comerciais, as galerias e os shoppings devido às proximidades e à facilidade de encontrar banheiros e água potável. No entanto, a grande maioria dos lugares em que os entregadores realizam seu descanso/pausa não possuem banheiro, água potável ou assento. Mesmo nos centros comerciais, onde poderia usá-los com facilidade, há relatos de discriminação ou impedimento de acesso a eles.

Dito isso, cabe avançarmos para apresentação dos resultados colhidos na segunda etapa da pesquisa realizada pelo Grupo GERME. As respostas foram buscadas de maneira telemática dentro do grupo de trabalhadores que responderam a primeira etapa acima relatada, sendo obtidas respostas de 12 trabalhadores às diversas áreas de interesse de pesquisa dos membros do grupo.

De maneira mais aproximada ao tema do presente trabalho, foram feitos os seguintes questionamentos:

1. *Qual desses equipamentos de proteção você utiliza e com qual frequência? Capacete (com viseira ou óculos), calçado fechado e roupa adequada (jaqueta de couro, macacão, calça comprida), retrovisores, faixas refletivas, sinalizadores laterais, alça lateral, revestimento para cano de descarga e mata cachorro. Algum desses é fornecido pelo aplicativo?*
2. *Você tem sentido algum sintoma de agravamento de doença que possa atribuir ao trabalho em aplicativos? Algum deles foi diagnosticado por médico?*

Conforme relatório final de pesquisa, as respostas às perguntas supra apresentaram o seguinte resultado:

Às questões de segurança no trabalho - todos os (12) entrevistados relataram utilizar os equipamentos básicos de proteção como o capacete, uma viseira ou óculos e roupas normais (calça comprida, camisa de manga longa e sapatos fechados). Apenas um (1) deles, no entanto, relatou o uso de botas, luvas e jaqueta de couro (itens que aumentam a proteção). Com relação aos itens adicionais das motocicletas que ampliam a segurança: dois (2) deles relataram usar balaclava; quatro (4) deles utilizam retrovisores; um (1) deles faz uso de faixas reflexivas; dois (2) deles usam sinalizadores laterais; um (1) utiliza uma alça lateral; três (3) deles afirmaram fazer uso de revestimento no cano de descarga; e dois (2) deles usam mata-cachorro. Todos (12), entretanto, foram unânimes em afirmar que os equipamentos são comprados por eles mesmo. O aplicativo não fornece nenhum equipamento de segurança e, também, não orienta nenhum deles a fazer uso dos mesmos. Até a BAG (mochila térmica que os entregadores utilizam para armazenar as entregas) é vendida pelo aplicativo

(SOARES *et al.*, 2023, p. 25-26).

Às questões de saúde – a maioria dos entregadores (9 deles) relataram não apresentar qualquer sintoma ou doença que possam ser associados às suas atividades laborais. Três (3) deles afirmaram sentir dores nas costas (um deles atribui essas dores ao peso da BAG, que chega a ser excessivo quando transportam bebidas por exemplo), mas nenhum dos três consultou qualquer médico até o momento para solucionar o problema. Apenas um entregador relatou sofrer com queimaduras solares, mas também não consultou um médico para tratar o problema (SOARES *et al.*, 2023, p. 26).

Em um primeiro momento é importante identificar que, tendo sido a pesquisa realizada entre trabalhadores na ativa, é razoável pressupor que, efetivamente, trabalhadores que sofreram acidentes mais graves ou apresentaram adoecimento impeditivo de trabalho, restam não alcançáveis pela pesquisa.

De todo modo, as respostas apontam claramente para o descumprimento de medidas de segurança mínimas correlatas ao uso de equipamentos individuais de segurança, o que coloca em risco a vida e saúde dos trabalhadores.

Para além do resultado já registrado no relatório, insta importante apresentar algumas falas dos trabalhadores entrevistados apontando a dificuldade financeira como argumento a justificar a impossibilidade do uso de equipamentos, não fornecidos pelas empresas de aplicativo, ante o custo que representam.

“Uso capacete com viseira... sempre. Calçado fechado com calça+camisa manga comprida. Retrovisores, sinalizadores laterais, revestimento para o cano de descarga mata cachorro. Nenhum desses são fornecido pelo aplicativo”.

“Nada é fornecido pelo aplicativo. A gente usa nossas roupas nosso capacete e nossas bags. Até as bags que tem o nome do iFood é vendida pela plataforma Repergunta se além das roupas e capacetes, usa algum dos demais itens, como faixas reflexivas, sinalizadores laterais, alça lateral...? Não. A gente não é orientado a usar nada disso”.

“Sobre esses requisitos a gente usa, sendo equipamentos de uso individual do entregador. Tudo é o entregador quem compra, inclusive as BAGs. Se o aplicativo forneceu pra alguém, não vi ainda. Ou seja, pagamos para trabalhar”.

“Eu uso todos esses equipamentos, mas o aplicativo não fornece nada tudo meus custos”.

“Desses equipamentos aí que você citou, eu uso capacete viseira capacete com viseira, eu uso calça, uso camisa de manga comprida para proteger do sol, uso balaclava para proteger o rosto, uso bota, luva também entendeu? Mas esses equipamentos de segurança maior eu não uso não por que são equipamentos caros também, entendeu? São extremamente caro mesmo, entendeu? Praticamente só compro o básico, né? Porque sabe como é a despesa do motoboy também todo mês, né?” (Informações verbais).

Quanto aos agravamentos na saúde dos trabalhadores, ainda que não tenha havido informações mais específicas, especialmente no que diz respeito à confirmação por profissional de saúde, resta importante registrar falas indicativas de

riscos ocupacionais.

“Não! tipo assim não vejo agravação. Tipo, muitas das vezes a gente pega muita chuva ne! Na parte do inverno a gente sofre muito no inverno. Motoboy sofre muito no inverno! É a época que é bem difícil pro motoboy”.

“Dor nas costas, ah, mais pq dor nas costas? Como o trabalho é por aplicativos, ou seja, no app do cliente ele tem uma vasta loja, como as de comidas, farmácia, e entre outros. Na maioria das vezes os pedidos chegam a ficar muito pesados para transportar na Bag (mochila térmica) como por exemplo, bebidas alcoólicas. Reperguntado se chegou a ir a algum médico, afirmou que não”.

“Apenas queimaduras solares, mas nada atestado por profissional de medicina”.

“Problemas de coluna, ainda não fui no médico pra saber” (Informações verbais).

Aliado aos elementos da primeira etapa da pesquisa que demonstram longas jornadas de trabalho e baixa remuneração, as falas dos entrevistados de uso insuficiente de equipamentos de proteção e percepção de condições adversas à saúde, é crível a hipótese levantada nessa dissertação dos efeitos nocivos à saúde e segurança do trabalhador diante da estrutura sobre a qual se coloca o capitalismo de plataforma.

5 CONCLUSÃO

Conforme foi possível identificar no presente trabalho, o percurso do capitalismo é cercado de processos inovatórios e que provocam alterações substanciais no modo de produção e, associadamente, na forma de trabalho humano. O recorte de análise do presente trabalho, lidando com as condições de saúde e segurança dos entregadores por aplicativos na cidade de São Luís, não está dissociado do contexto produtivo definido como capitalismo de plataforma.

O segundo capítulo deste trabalho teve como objeto central a análise do fenômeno do capitalismo de plataforma, buscou aproximar-se de uma definição mais adequada e que se afaste de conceitos e formulações capazes de ofuscar seu formato essencial. Nessa perspectiva, foram ainda apresentados elementos do capitalismo de plataforma, a exemplo da precarização do trabalho, avanço em virtude do marco normativo e a redução de salários que restaram identificados no decorrer do trabalho.

Partindo da definição inicial, buscou-se avaliar o impacto das novas tecnologias correlatas ao capitalismo de plataforma nas relações de trabalho com o cuidado de evidenciar a permanência da centralidade do trabalho no modelo produtivo, evidenciando mecanismos de extração de mais-valor por meio de tarifação sem possibilidade de impugnação e o trabalho “*just in time*”. Por fim traçou-se uma aproximação com algumas categorias tradicionais da teoria marxista, como mercadoria, mais valia e exército industrial de reserva. O avanço das novidades trazidas pelo processo informacional é ponto de necessário olhar e acurado aprofundamento de estudo. O surgimento dos dados como mercadoria, uma ampla rede virtual produzida para extrair tais informações bem como mais-valor, aproveitando-se do exército industrial de reserva é pano de fundo para o aprofundamento do processo de exploração dos trabalhadores platformizados.

No terceiro capítulo, partindo da identificação do vazio legislativo entre elementos do capitalismo de plataforma, analisou-se a fragilidade de reconhecimento legislativo e judicial da relação de trabalho estabelecida em meio aos sistemas de plataforma digital. Pontos iniciais de reflexão na ordem política e jurídica, especialmente as inações estatais, como visto no teor da pesquisa realizada, merecem atenção redobrada e, sem o devido enfrentamento deles, não será possível discutir soluções adequadas para garantir a saúde e segurança dos

entregadores por aplicativos, sejam genericamente considerados, seja sob o recorte da cidade de São Luís.

Identificou-se que políticas públicas de regulação e controle ainda estão tateando em terreno escuro e, muitas vezes, movediço. No mundo inteiro nos deparamos com lacunas legislativas e divergências de tratamento jurídico aos trabalhadores dessa nova modalidade produtiva. As respostas variáveis de enquadramento, entre o reconhecimento de vínculo e a mais absoluta desregulação, acabam abrindo um caminho de incremento à exploração dessa categoria de trabalhadores. No Brasil não é diferente, nos faltam normas regulamentadoras e os tribunais ainda não possuem jurisprudência suficientemente amadurecida para tratar da matéria.

Restou evidenciado quão mal organizado está o sistema legislativo nacional para definição – e proteção – das relações de trabalho constituídas sob a égide dos sistemas de plataforma. Para além disso, os posicionamentos jurídicos nacionais seguem em processo de indefinição, mantendo trabalhadores sem adequada tutela estatal da via jurisdicional.

O quarto capítulo, por sua vez, representa o contato mais imediato com a hipótese central da dissertação. Após a apresentação da necessária e específica definição dos meios de segurança exigíveis à categoria profissional em estudo, as pesquisas locais apontaram para um perfil de trabalhadores com exaustivas jornadas de trabalho, baixa renda auferida, sem o uso dos equipamentos de proteção adequados com atribuição inclusive aos custos que eles representam, já que nenhum deles é fornecido pelas empresas de plataforma.

Os resultados encontrados na pesquisa de campo na primeira etapa apresentaram o perfil desses trabalhadores, a que plataforma habitualmente se conectam. Identificadores de idade, gênero e etnia, dentre outros, auxiliaram a apresentar as características mais presentes na amostra utilizada.

Acerca dos acidentes, houve relato na primeira etapa da pesquisa de que 41,01% dos trabalhadores sofreram algum tipo de acidente, embora de baixo potencial danoso. Nesse ponto, cabe ponderar que os trabalhadores que tenham sofrido acidentes com maior repercussão em sua saúde não tenham retornado à atividade e, por isso, gerando opacidade nos dados. Já no que diz respeito ao adoecimento, poucos trabalhadores relataram identificação de sintomas e nenhum deles com confirmação por profissional da área de saúde.

Na segunda etapa as respostas apontaram para o descumprimento das normas de segurança no que diz respeito ao uso de todos os equipamentos de proteção, com atribuição inclusive aos custos que eles representam, já que nenhum deles é fornecido pelas empresas de plataforma. Por todos esses elementos é possível identificar a confirmação da hipótese base da presente dissertação.

Disto, resta possível concluir que o modo como se apresentam as relações de trabalho dos entregadores por plataforma na cidade de São Luís, inseridos em todo o contexto do capitalismo de plataforma, não é capaz de garantir as condições adequadas para sua proteção e saúde.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Passa Palavra**, São Paulo, fev. 2017. Disponível em: <http://passapalavra.info/2017/02/110685/>. Acesso em: 11 ago. 2021.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 34, n. 98, p. 111-126, jan./abr. 2020. Doi: <https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/VHXmNyKzQLzMyHbgcGMNNwv/?lang=pt>. Acesso em: 11 ago. 2022.

ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformação do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 23, n. 57, p. 26-56, maio/ago. 2021. Doi: <https://doi.org/10.1590/15174522-116484>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/soc/a/XDh9FZw9Bcy5GkYGzngPxwB/>. Acesso em: 11 ago. 2022.

AGENCE FRANCE-PRESSE – AFP. Entregadores de aplicativos começam a ter direitos trabalhistas em Nova York: novos direitos dos entregadores serão implementados em três fases. Trabalhadores vão poder receber um salário mínimo a partir de 2023. *In: G1 Trabalho e Carreira*, jan. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/trabalho-e-carreira/noticia/2022/01/24/entregadores-de-aplicativos-comecam-a-ter-direitos-trabalhistas-em-nova-york.ghtml>. Acesso em: 5 abr. 2023.

AGENCE FRANCE-PRESSE – AFP. Justiça da Califórnia ratifica lei que dá status de autônomo a motoristas da Uber: decisão é uma vitória para a companhia, que não considera os motoristas seus funcionários. *In: R7 Folha de Pernambuco*, mar. 2023. Disponível em: <https://www.folhape.com.br/economia/justica-da-california-ratifica-lei-que-da-status-de-autonomo-a/261744/>. Acesso em: 5 abr. 2023.

ALIANÇA BIKE. Associação Brasileira do Setor de Bicicletas. **Pesquisa do perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo**. São Paulo, 2020. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/wp-content/uploads/2020/04/Apresentac%CC%A7a%CC%83o-entregadores.pdf>. Acesso em: 06 nov. 2020.

ALVES, Eliete Tavelli. **Parassubordinação e uberização do trabalho**: algumas reflexões. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

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

ANTUNES, Ricardo. O Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da Indústria 4.0. *In: ANTUNES, Ricardo. (org.). Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 11-22.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas Digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020.

AQUINO, Gabriela Marcassa Thomaz de; PASQUALETO, Olívia de Quintana Figueiredo. Uberizado é empregado? O que diz a Justiça do Trabalho no Brasil: um mapeamento das decisões judiciais sobre a (im)procedência do pedido de reconhecimento de vínculo empregatício entre o motorista e a Uber do Brasil Tecnologia LTDA. *In*: FELICIANO, Guilherme Guimarães; MUSKULIN, Ana Paula Silva Campos (coord.). **Infoproletariado e a Uberização do trabalho**: direito e justiça em um novo horizonte de possibilidades. São Paulo: LTr, 2019. p. 75-84.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS MAGISTRADOS DA JUSTIÇA DO TRABALHO - ANAMATRA. Teses... Comissão 1 - 1. Desafios do Direito do Trabalho contemporâneo. *In*: **20º Congresso Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho – CONAMAT**. Porto de Galinhas, 2022. Disponível em <https://www.anamatra.org.br/conamat/20-edicao>. Acesso em: 16 dez. 2022.

BOMFIM, Vólia. **Direito do Trabalho**. 19.ed. Rio de Janeiro: Forense; Método, 2022.

BRASIL. **Decreto-Lei Nº 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília, DF, 1943. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 2 ago. 2022.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 2 ago. 2022.

BRASIL. **Lei Nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Brasília, DF, 2002. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm. Acesso em: 2 ago. 2022.

BRASIL. **Decreto Nº 6.957, de 9 de setembro de 2009**. Altera o Regulamento da Previdência Social, aprovado pelo Decreto nº 3.048, de 6 de maio de 1999, no tocante à aplicação, acompanhamento e avaliação do Fator Acidentário de Prevenção - FAP. Brasília, DF, 2009. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6957.htm. Acesso em: 2 ago. 2022.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Resolução Nº 356, de 02 de agosto de 2010**. Estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências. Brasília, DF, 2010. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao_contran_356_10.pdf. Acesso em: 29 dez. 2022.

BRASIL. **Lei Nº 12.997, de 18 de junho de 2014.** Acrescenta § 4º ao art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para considerar perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. Brasília, DF, 2014. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm. Acesso em: 2 ago. 2022.

BRASIL. Lei Nº 14.297, de 5 de janeiro de 2022. Dispõe sobre medidas de proteção asseguradas ao entregador que presta serviço por intermédio de empresa de aplicativo de entrega durante a vigência da emergência em saúde pública decorrente do coronavírus responsável pela covid-19. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, ed. 4, p. 1, 6 jan. 2022. Brasília, DF, 2022a. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.297-de-5-de-janeiro-de-2022-372163123>. Acesso em: 2 ago. 2022.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho – TST. **Agravo de Instrumento em Recurso de Revista - AIRR-10379-07.2022.5.03.0006.** 4ª Turma, Relator: Ministro Ives Gandra da Silva Martins Filho, DEJT 19/12/2022. Brasília, DF, 2022b. Disponível em: <https://jurisprudencia.tst.jus.br/#2b8d19fd13c4e3eaf56e33b73cd6207d>. Acesso em: 20 dez. 2022.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Previdência. Portaria Nº 2.175, de 28 de julho de 2022. Aprova a nova redação da Norma Regulamentadora nº 06 - Equipamentos de Proteção Individual - EPI. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, 05 ago. 2022. Brasília, DF, 2022c. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-previdencia/pt-br/composicao/orgaos-especificos/secretaria-de-trabalho/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/sst-portarias/2022/portaria-mtp-no-2-175-nova-nr-06-1.pdf/view>. Acesso em: 20 abr. 2023.

CARCANHOLO, Marcelo Dias; MEDEIROS, João Leonardo. Trabalho no capitalismo contemporâneo: pelo fim das teorias do fim do trabalho. **Revista Outubro**, n. 20, 2012. Disponível em: <http://outubrorevista.com.br/wp-content/uploads/2015/02/Revista-Outubro-Edic%CC%A7a%CC%83o-20-Artigo-08.pdf>. Acesso em: 22 de out. 2020.

CARDOSO, Luís Antônio. A categoria trabalho no capitalismo contemporâneo. **Tempo Social - Revista de Sociologia da USP**, São Paulo, v. 23, n. 2, nov. 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ts/v23n2/v23n2a11.pdf>. Acesso em: 22 out. 2020.

CASTRO, Antônio Escostieguy. A regulação do Trabalho em Plataformas Digitais. In: KLEIN, Alvaro *et al.* (org.). **Muito além do algoritmo: o direito do trabalho no séc. XXI.** Belo Horizonte: AGETRA: RTM, 2021.

CBC NEWS. **Ontário deve apresentar nova legislação 'histórica' para dar aos trabalhadores temporários \$ 15 de salário mínimo 2022.** Toronto, fev. 2022. Disponível em: <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/ontario-legislation-gig-workers-minimum-wage-1.6366844>. Acesso em: 16 dez. 2022.

COELHO, Fábio Ulhoa. **Curso de direito civil: contratos**, volume 3. 8. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

CORDEIRO, Caio Henrique de Oliveira Lobo; BARBOSA, Heloisa Maria; NÓBREGA, Rodrigo Afonso de Albuquerque. Análise exploratória do comportamento de motociclistas com relação ao uso de equipamentos de proteção. *In*: 32º CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTE DA ANPET. **Anais...** Gramado, 2018. Disponível em: http://www.anpet.org.br/anais32/documentos/2018/Trafego%20Urbano%20e%20Rodoviario/Seguranca%20Viaria%20I/2_9_AC.pdf. Acesso em: 16 dez. 2022.

CURY, Carolina Bonemer. Nem empregados, nem autônomos: Aslam v Uber e o conceito de worker. *In*: FELICIANO, Guilherme Guimarães; MUSKULIN, Ana Paula Silva Campos (coord.). **Infoproletariado e a Uberização do trabalho: direito e justiça em um novo horizonte de possibilidades**. São Paulo: LTr, 2019. p. 167-176.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 11. ed. São Paulo: LTr, 2012.

DUARTE, Fernanda da Costa Portugal; GUERRA, Ana. Plataformização e trabalho algorítmico: contribuições dos Estudos de Plataforma para o fenômeno da uberização. **Revista Eptic**. [S.l.], v. 22, n. 2, maio/ago. 2020. Disponível em: <https://seer.ufs.br/index.php/epitic/article/view/12129/10517>. Acesso em: 2 ago. 2022.

ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Tradução B. A. Schumann; Supervisão, apresentação e notas José Paulo Netto. ed. rev. São Paulo: Boitempo, 2010. (Mundo do Trabalho; Coleção Marx-Engels).

ESPANHA (País). **Acórdão do Tribunal de Justiça (Grande Secção)**. Barcelona, 2017. Disponível em: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=CD55BA3E7BD1E2F9758785C16B5BA08D?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=pt&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=34097>. Acesso em: 2 ago. 2022.

GAURIAU, R. Uber: entre a autonomia e subordinação: estudo comparado franco-brasileiro. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região**, Brasília, DF, v. 24, n. 1, p. 133-153, ago. 2020. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/180030>. Acesso em: 2 ago. 2022.

GENARO, Ednei de; DENANI, Gustavo. A diagramática das plataformas digitais. **Revista FAMECOS**, [S. l.], v. 28, n. 1, p. e40024, 2021. Doi: 10.15448/1980-3729.2021.1.40024. Disponível em: <https://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/revistafamecos/article/view/40024>. Acesso em: 3 jan. 2023.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

GÓES, Geraldo; FIRMINO, Antony; MARTNS, Felipe. Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham. **Carta de**

Conjuntura, IPEA, n. 55, Nota 14, 2º trim. 2022. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf. Acesso em: 3 jan. 2023.

GONZAGA, Leila Luiza. Os negros e as diferenças no mercado de trabalho da região metropolitana de São Paulo: considerações sobre o nível de escolaridade dos ocupados. **Cadernos Cenpec**, São Paulo, v. 9, n. 1, p. 54-74, jan./jul. 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.18676/cadernoscenpec.v9i1.451>. Acesso em: 13 jun. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. PNAD Contínua - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua. **Principais resultados - Fevereiro 2023**. Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9171-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-mensal.html>. Acesso em: 3 abr. 2023.

HIRATA, Helena. Tendências recentes da precarização social e do trabalho: Brasil, França, Japão. **Caderno CRH**, Salvador, v. 24, n. spe 01, p. 13-20, 2011. Disponível em <https://www.rbspa.ufba.br/index.php/crh/article/view/19218/12481>. Acesso em: 22 out. 2020.

KALIL, Renan B. **A Regulação do trabalho via plataformas digitais**. São Paulo: Blucher, 2020.

KEMMELMEIER, Carolina Spack. Plataforma Digitais do trabalho ondemand e Direito à Saúde. *In*: FELICIANO, Guilherme Guimarães; MUSKULIN, Ana Paula Silva Campos (coord.). **Infoproletariado e a Uberização do trabalho: direito e justiça em um novo horizonte de possibilidades**. São Paulo: LTr, 2019. p. 95-105.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. **Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça pela via de direito dos motoristas da Uber**. São Paulo: LTr, 2019.

LIMA, Cleiton Farias; BOMBARDI, Sônia Maria José; MOTTI, Maria Inês Franco. **Motoboy: Segurança e saúde no trabalho: prevenção de acidentes no trânsito**. São Paulo: Fundacentro, 2015.

MACHADO, Sidnei. Direitos. *In*: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre (org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos [meio eletrônico]**. Curitiba: UFPR – Clínica Direito do Trabalho, 2022.

MALLET, Estêvão. A subordinação como elemento do contrato de trabalho. **Revista da Faculdade de Direito**, Universidade de São Paulo, [S. l.], v. 106, n. 106-107, p. 217-245, 2012. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rfdusp/article/view/67944>. Acesso em: 4 out. 2022.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos da metodologia científica**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

MARX, Karl. **Teorias da mais valia: história crítica do pensamento econômico**. Tradução de Reginaldo Sant'anna. Vol. I. Rio de Janeiro – RJ: Civilização Brasileira, 1980. (Livro 4 de O Capital).

- MARX, Karl. **O capital**. São Paulo: Centauro, 2004. (Livro I. Capítulo VI - inédito).
- MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política: livro I. Tradução de Reginaldo Sant'Anna. 20. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. v. 2.
- MARX, Karl. **Grundrisse**: manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da crítica da economia política. Supervisão editorial Mário Duayer; Nélio Schneider (colaboração de Alice Helga Werner e Rudiger Hoffman). São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: Eds. UFRJ, 2011.
- MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política: livro I: o processo de produção do capital. Tradução de Rubens Enderle. 2. ed. Rio de Janeiro: Boitempo, 2017.
- MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã**. Tradução Luis Claudio de Castro e Costa. São Paulo: Martins Fontes, 1998. (Clássicos).
- MIASATO, Alessandra Noel. A subordinação algorítmica no trabalho sob demanda por aplicativo. *In: Pós-graduação em Direito Digital, ITS-UERJ*, 2020. Disponível em: https://itsrio.org/wp-content/uploads/2021/03/Alessandra-Noel-Miasato_A-SUBORDINACAO-ALGORITMICA-NO-TRABALHO-SOB-DEMANDA-POR-APLICATIVO.pdf. Acesso em: 26 jul. 2021.
- MIT Technology Review Insigth. **The Rise of Data Capital.**, mar. 2016. Disponível em: <https://www.technologyreview.com/2016/03/21/161487/the-rise-of-data-capital/>. Acesso em: 28 out. 2021.
- NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de Direito do Trabalho**. 16. ed. São Paulo: Saraiva, 1999.
- NEVES, Agnes Marian Ghta6it Moreira; FREITAS, Marco Antônio de. Disputas Legislativas e Judiciais entre taxistas e motoristas de aplicativos da empresa Uber na Itália. *In: FELICIANO, Guilherme Guimarães; MUSKULIN, Ana Paula Silva Campos (coord.). Infoproletariado e a Uberização do trabalho: direito e justiça em um novo horizonte de possibilidades*. São Paulo: LTr, 2019. p. 177-184.
- NUNES, Marcelo Guedes. **Jurimetria**: como a estatística pode reinventar o direito. – 2. ed. rev. e atual. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2019.
- OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. Direito do trabalho e tecnologia: o teletrabalho e a passubordinação. **Direito UNIFACS**, v. 1, p. 1-19, 2007.
- OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. A subordinação jurídica no direito do trabalho. *In: MANUS, Pedro Paulo Teixeira; GITELMAN, Suely (coord.). Enciclopédia Jurídica da PUCSP, tomo VI (recurso eletrônico): direito do trabalho e processo do trabalho*. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2020. p. 2-44. Disponível em: <https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/374/edicao-1/a-subordinacao-juridica-no-direito-do-trabalho>. Acesso em: 11 abr. 2023.
- OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; GRILLO, Sayonara. Conceito e crítica das plataformas digitais de trabalho. **Revista Direito e**

Práxis, Rio de Janeiro, v. 11, n. 4, p. 2609-2634, 2020. Doi: 10.1590/2179-8966/2020/50080. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaceaju/article/view/50080/35864>. / . Acesso em: 11 ago. 2022.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO – OIT. **Recomendação OIT 198 relativa às relações de trabalho**. Brasília, DF, 2006. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:55:0::NO::P55_TYPE,P55_LANG,P55_DOCUMENT,P55_NODE:REC,es,R198,%2FDocument. Acesso em: 14 dez. 2022.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO – OIT; CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES – CUT; INSTITUTO OBSERVATÓRIO SOCIAL – IOS. **Condições de trabalho, direitos e diálogo social para trabalhadoras e trabalhadores do setor de entrega por aplicativo em Brasília e Recife**. São Paulo: Central Única dos Trabalhadores, 2021.

PASQUALE, Frank. Two Narratives of Platform Capitalism Feature: Essays from the Law and Inequality Conference. **Yale Law & Policy Review**, New Haven, v. 35, issue 1, 2016. Disponível em <https://ylpr.yale.edu/two-narratives-platform-capitalism>. Acesso em: 14 dez. 2022.

PILEGIS, Olga Regiane. Saúde mental e trabalho em plataformas uber: precarização e desproteção. *In*: FELICIANO, Guilherme Guimarães; MUSKULIN, Ana Paula Silva Campos (coord.). **Infoproletariado e a Uberização do trabalho: direito e justiça em um novo horizonte de possibilidades**. São Paulo: LTr, 2019. p. 106-117.

PRAUN, Luci. **Reestruturação produtiva, saúde e degradação do trabalho**. Campinas: Papel Social, 2016.

REINO UNIDO. Suprema Corte. **Uber Bvando thers vs Aslamand Others**. Londres: 2021. Disponível em: <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2019-0029-judgment.pdf>. Acesso em: 16 dez. 2022.

RAPOSO, Clarissa Tenório Maranhão. A Escravidão Digital e a superexploração do trabalho: consequências para a classe trabalhadora. **Revista Katálysis**, Florianópolis, v. 23, n. 3, p. 510-518, set./dez. 2020. Doi: <http://dx.doi.org/10.1590/1982-02592020v23n3p510>. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/katalysis/article/view/1982-02592020v23n3p510>. Acesso em: 2 ago. 2022.

RIBEIRO, Paulo Victor. Motociclistas são 70% dos internados no instituto de ortopedia e traumatologia do Hospital das Clínicas, diz médica na CPI dos Aplicativos. *In*: **The Intercept-Brasil**, dez. 2022. Disponível em <https://theintercept.com/2022/12/12/entregadores-de-apps-sao-70-dos-internados-no-instituto-de-ortopedia-e-traumatologia-do-hospital-das-clinicas-diz-medica/>. Acesso em: 12 dez. 2022.

SANTOS, Loiamara Barreto *et al.* Prevalência de sintomas osteomusculares e fatores associados entre mototaxistas em um município brasileiro. **Revista Baiana**

de Saúde Pública, v. 38, n. 2, p. 417-431, abr./jun. 2014. Doi: 10.5327/z0100-0233-2014380200014. Disponível em: https://rbsp.sesab.ba.gov.br/index.php/rbsp/article/view/664/pdf_565. Acesso em: 2 ago. 2022.

SANTOS, Washington José dos *et al.* Work overload and risk behaviors motorcyclists. **Rev. Bras. Enferm.**, [S.l.], v. 72, n. 6, p. 1479-84, nov./dec. 2019. Doi: <http://dx.doi.org/10.1590/0034-7167-2018-0279>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/reben/a/VWnYtD53JNkRsRqtPrbQ4XF/?lang=en>. Acesso em: 2 ago. 2022.

SANTOS, Renan Luiz Oliveira dos *et al.* Perfil de motociclistas que utilizam equipamento de proteção individual na Região Metropolitana do Recife, Brasil. **Research, Society and Development**, v. 10, n. 10, e278101018882, 2021. Doi:10.33448/rsd-v10i10.18882. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/18882>. Acesso em: 2 ago. 2022.

SCHOR, Juliet. Compartilhando corretamente. **Contexts**, fev. 2015. Disponível em: <https://contexts.org/articles/on-the-sharing-economy/>. Acesso em: 26 dez. 2022.

SCHUMPETER, Joseph A. **Capitalismo, Socialismo e Democracia**. Tradução de Luiz Antônio Oliveira de Araujo. São Paulo: Editora Unesp, 2017.

SOARES, Lucas Ramos. Como a Uber molda, a seu favor, a jurisprudência do TST. *In: Espaço Vital Independente*, jul. 2022. Disponível em: <https://espacovital.com.br/publicacao-39885-como-uber-molda-seu-favor-jurisprudencia-tst>. Acesso em: 14 dez. 2022.

SOARES, Danielle de Queiroz *et al.* (coord.). **Inovações tecnológicas e relações de trabalho: uma análise dos desafios impostos à formação de uma consciência de classe no capitalismo contemporâneo**. Relatório Final (Projeto de Pesquisa) - Departamento de Economia, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2023. (No Prelo).

SOUSA, Duarte Abrunhosa e. Breve overview sobre os efeitos laborais da lei das plataformas portuguesas. *In: FELICIANO, Guilherme Guimarães; MUSKULIN, Ana Paula Silva Campos* (coord.). **Infoproletariado e a Uberização do trabalho: direito e justiça em um novo horizonte de possibilidades**. São Paulo: LTr, 2019. p. 161-166.

SRNICEK, Nick. Imaginar plataformas alternativas: entrevista com Nick Srnicek. 2019. [Entrevista cedida a] **DigiLabour**, out. 2019. Disponível em: <https://digilabour.com.br/srnicke-capitalismo-de-plataforma-mudancas/>. Acesso em: 11 ago. 2022.

SRNICEK, Nick. **Capitalismo de plataformas**. Tradução de Aldo Giacometti. 1. ed. 2. reimp. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Caja Negra, 2021.

TEIXEIRA, Jules Ramon Brito *et al.* Acidentes de trânsito e a utilização de equipamentos de proteção individual por mototaxistas: revisão integrativa. **Revista de Enfermagem UFPE**, recife, v. 9, n. 2, p. 945-956, fev. 2015. Doi:

10.5205/reuol.6391-/62431-2-ED.0902supl201522. Disponível em <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaenfermagem/article/view/10420>. Acesso em: 29 dez. 2022.

TONELO, Iuri. Uma nova reestruturação produtiva pós-crise de 2008? *In*: ANTUNES, Ricardo. (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 139-148.

WOODCOCK, Jamie. O panóptico algorítmico da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. *In*: ANTUNES, Ricardo. (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 23-46.