



Do estilingue ao drone laser: a disputa de projetos de classe entre trabalhadores/as e empresas-plataforma

*From the slingshot to the laser drone:
the dispute of class projects between
workers and platform companies*

*De la honda al dron láser: la disputa de
proyectos de clase entre trabajadores y
empresas plataforma*

Viviane Vidigal

Universidade Estadual de Campinas

Lattes: <https://lattes.cnpq.br/2050929814439150>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2376-2916>

Nívea Maria Santos Souto Maior

Universidade Federal de Pernambuco

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8837507427556940>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4561-8819>

Ana Carolina Reis Paes Leme

Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9715907508121443>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8975-7450>

Cyntia Ruiz Braga

Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1306412041134589>

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-9603-4524>

RESUMO

Introdução: A metáfora “estilingue versus drone laser” representa uma figura de linguagem que compara a assimetria de armas que acontece nos atuais debates sobre a regulamentação do trabalho controlado por plataformas digitais.

Objetivo: Com isso, o presente trabalho tem como objetivo analisar os obstáculos enfrentados na organização coletiva dos/as trabalhadores/as uberizados/as na luta pelo reconhecimento de seus direitos. Trata-se de um debate antidemocrático em virtude da posição de desigualdade das partes envolvidas. Enquanto as empresas-plataforma possuem uma narrativa uniforme e cifras milionárias para a defesa de seus interesses, os/as trabalhadores/as uberizados/as apresentam uma pluralidade de narrativas e o desfinanciamento das entidades sindicais, contexto que reverbera também no judiciário e na edição dos projetos de lei.

Metodologia: A pesquisa envolveu revisão bibliográfica e análise de dados empíricos de fonte secundária, cujo estudo foi sistematizado em três eixos: a carência de recursos financeiros, a narrativa do poder legislativo e a crise de representatividade, que dificultam o reconhecimento formal da categoria.

Resultados: Assim, a hipótese sustentada é a de que, para buscar a justa equivalência, faz-se necessário identificar quais são os elementos que

desequilibram a disputa de projetos de classe entre trabalhadores e empresas-plataforma.

Conclusão: A organização coletiva dos trabalhadores está em assimetria com aquelas que representam as empresas-plataforma. Urge a necessidade de paridade de participação.

PALAVRAS-CHAVE: assimetria de armas; organização coletiva; plataformas digitais; regulamentação do trabalho; trabalhadores uberizados.

ABSTRACT

Introduction: The metaphor “slingshot versus laser drone” represents a figure of speech that compares the asymmetry of weapons that occurs in current debates about the regulation of work controlled by digital platforms. Therefore, the present work aims to analyse the obstacles faced in the collective organization of uberized workers in the fight for the recognition of their rights.

Objective: This is an undemocratic debate due to the unequal position of the parties involved. While platform companies have a uniform narrative and million-dollar figures to defend their interests, uberized workers present a plurality of narratives and the defunding of union entities, a context that also reverberates in the judiciary and in the editing of bills.

Methodology: The research methodology used involved bibliographic review and analysis of empirical data from secondary sources, the study of which was systematized into three axes: the lack of financial resources, the narrative of the legislative power and the crisis of representation, which make formal recognition of the category difficult.

Results: The hypothesis supported is that, to seek fair equivalence, it is necessary to identify which elements unbalance the dispute over class projects between workers and platform companies.

Conclusion: The collective organization of workers is in asymmetry with those representing platform companies. There is an urgent need for parity of participation.

KEYWORDS: collective organization; digital platforms; gig workers; labour regulation; weapon asymmetry.

RESUMEN

Introducción: La metáfora “honda versus dron láser” representa una figura retórica que compara la asimetría de las armas que se da en los debates actuales sobre la regulación del trabajo controlado por plataformas digitales.

Objetivo: Por lo tanto, el presente trabajo tiene como objetivo analizar los obstáculos que enfrenta la organización colectiva de los trabajadores uberizados en la lucha por el reconocimiento de sus derechos. Se trata de un debate antidemocrático debido a la posición desigual de las partes implicadas. Mientras las empresas de plataformas tienen una narrativa



uniforme y cifras millonarias para defender sus intereses, los trabajadores uberizados presentan una pluralidad de narrativas y el desfinanciamiento de entidades sindicales, contexto que también repercute en el poder judicial y en la redacción de proyectos de ley.

Metodología: La metodología de investigación utilizada implicó la revisión bibliográfica y el análisis de datos empíricos de fuentes secundarias, cuyo estudio se sistematizó en tres ejes: la falta de recursos financieros, la narrativa del poder legislativo y la crisis de representación, que dificultan el reconocimiento formal de la categoría.

Resultados: La hipótesis sustentada es que, para buscar una equivalencia justa, es necesario identificar qué elementos desequilibran la disputa por proyectos de clase entre trabajadores y empresas de plataforma.

Conclusión: La organización colectiva de los trabajadores está en asimetría con la que representan a las empresas de plataformas. Hay una necesidad urgente de paridad de participación.

PALABRAS CLAVE: asimetría de armas; organización colectiva; plataformas digitales; regulación laboral; trabajadores uberizados.

INTRODUÇÃO

Em tempos do capitalismo neoliberal, os trabalhadores rejeitados pelo mercado de trabalho formal hoje não encontram mais postos de trabalho diante da arquitetura social da destruição. Nessa esteira, compõe-se um exército de pessoas dispostas a aceitar qualquer tipo de trabalho para subsistir e sobreviver a partir da crise estrutural do capital.

Diante de tal contexto, o sistema plataformizado de trabalho se constituiu como um refúgio, o qual, num primeiro momento, foi aceito como uma tábua de salvação, inibindo uma postura crítica às retóricas falaciosas como a de serem “empresários de si mesmos”¹, adotando slogans empresariais enquanto agentes públicos apenas ignoram sua existência. Em realidade, a uberização é composta por trabalhadores precarizados, marginalizados pela ausência de regulamentação específica, ignorados pelas políticas públicas de efetivo emprego.

¹ OLIVEIRA, Robson de; SAMPAIO, Simone Sobral. Neoliberalismo e Biopoder: o indivíduo como empresa de si mesmo. *Textos & Contextos*, Porto Alegre, v. 17, n. 1, p. 167-177, jan./jul. 2018. Disponível em: <https://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fass/article/view/23483/17160> Acesso em: 19 jun. 2024.



A questão norteadora do presente estudo é: a existência de uma disputa de projetos de classe entre trabalhadores/as e empresas-plataforma não apresenta diálogos moralmente válidos. Existe uma produção ideológica por parte dos grupos empresariais para não “celetizar” os uberizados, no intuito de deixá-los à margem da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), sem garantias sociais, sem descanso, tampouco com o reconhecimento formal de sua categoria. A assimetria pode ser visualizada quando se compara as partes: enquanto as empresas-plataforma possuem uma narrativa uniforme e cifras milionárias para a defesa de seus interesses, os/as trabalhadores/as uberizados/as apresentam uma pluralidade de narrativas e o desfinanciamento das entidades sindicais, cujo contexto reverbera no judiciário e na edição dos projetos de lei.

Reflexos também desse cenário de marginalidade da lei nas relações de trabalho são os estudos realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), por meio da cooperação técnica entre a Universidade Estadual de Campinas e o Ministério Público do Trabalho (MPT), cujos dados² apontam que apenas 35,7% dos trabalhadores plataformizados contribuem para a previdência social. A referida estatística ratifica a intrínseca relação entre esses profissionais informais - em sua maioria entregadores de mercadorias e motoristas de transporte de passageiros das empresas-plataforma - com a ausência de acesso à proteção social e direitos trabalhistas.

E nessa disputa de projetos de classe, existem dois atores sociais antagônicos: trabalhadores com discursos díspares, exacerbados, alienados em sua identidade individual de empreendedorismo e enfraquecidos na sua organização como classe; ao passo que, do outro lado, as empresas-plataforma detentoras da tecnologia e de ampla capilaridade cibernética que adotam um discurso único, elaborado pelos

² INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua):** teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/448a4b1b10d3cba64647966eb2772316.pdf. Acesso em: 2 fev. 2024.



setores jurídico e de *marketing*³, propagado em massa pelos aparelhos privados de hegemonia de modo a estabelecer uma ressignificação às avessas das relações de trabalho, com a destruição de direitos e truques que confundem a real compreensão do problema.

Há pouco tempo, os motoristas de aplicativo organizaram uma paralisação nacional no dia 15 de maio de 2023⁴. Essa manifestação tinha por finalidade a visibilidade da categoria que luta por melhores condições de trabalho, de modo a reivindicar por sua regulamentação profissional, o aumento no repasse dos ganhos das corridas, a maior transparência dos dados, a isenção de IPVA, a cobertura previdenciária e outras garantias sociais.

De modo estratégico, cinco dias antes da citada mobilização, a empresa Uber realizou um grande evento para supostamente dialogar com as lideranças sindicais, influenciadores digitais e os “motoristas diamantes”. Na verdade, tratou-se de uma cortina de fumaça, uma reunião para conceder brindes e prêmios na intenção de cooptar os principais articuladores da categoria e desmobilizar o movimento paredista.

Isso corrobora do que aqui se denomina de “drone a laser” porque dias antes da citada paralisação operária, o capital solta um evento regado a modernos raios de laser para tentar ofuscar a visão dos trabalhadores e confundi-los. O episódio acima narrado ratifica o quanto é complexa a auto-organização destes trabalhadores; a contrarreação das empresas-plataforma é de tamanha proporção que dificulta qualquer possibilidade de resistência e mudança social.

Dito isso, entende-se que se está diante de um debate antidemocrático em virtude da posição de desigualdade das partes envolvidas. E para buscar a justa equivalência, por primeiro faz-se necessário identificar quais são os elementos que

³ LEME, Ana Carolina Reis Paes. *Neuromarketing e sedução dos trabalhadores: o caso Uber*. In: CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CAVALCANI, Tiago Muniz; FONSECA, Vanessa Patriota da (org.). **Futuro do trabalho: os efeitos da revolução digital na sociedade**. Brasília: ESMPU, 2020. p. 139-155.

⁴ MODA, Felipe. Reflexões a partir da greve na Uber. **Outras Palavras**, São Paulo, 18 maio 2023. Disponível em: <https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/reflexoes-a-partir-da-greve-na-uber/> . Acesso em: 25 jun. 2023.



desequilibram a disputa de projetos de classe entre trabalhadores/as uberizados/as e as empresas-plataforma.

A metodologia de pesquisa foi a revisão bibliográfica, em conjunto com os resultados de uma pesquisa empírica de fonte secundária já concluída pelo Departamento de Direito da UFMG, outra pesquisa empírica em desenvolvimento pelo Departamento de Sociologia da UNICAMP e uma pesquisa documental em desenvolvimento pelo Programa de Pós-Graduação em Direito da UFPE. Este texto compõe, portanto, o resultado de uma pesquisa já concluída e de outra em andamento.

Para além da introdução, este artigo foi sistematizado em três eixos analíticos: a narrativa do poder legislativo, a carência de recursos financeiros e a crise de representatividade que dificulta o reconhecimento formal da categoria. A última parte estabelece considerações finais.

1 As arapucas do Legislativo: uma classe trabalhadora sem direitos?

Ao analisar a produção legislativa das plataformas digitais de trabalho, verifica-se que a maioria dos projetos de lei (PL) afirmam a existência de um limbo regulatório e passam a conceder poucos direitos aos plataformizados, de modo a excluí-los de um ideal de igualdade substancial, tal como consta no artigo 7º da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

Nomear as ciladas vivenciadas pelos trabalhadores como arapuca é proposital devido à sua etimologia, pois refere-se a um artefato sul-americano de origem indígena do tupi guarani “ara” = ave e “puca” = rebentar, ou seja, destinado a pegar aves vivas. Percebe-se então que o Poder Legislativo sistematiza arapucas armadas para um caminho de exploração sem limites⁵.

⁵ SOUTO MAIOR, Jorge Luiz. As arapucas armadas contra lideranças e representações coletivas dos(as) trabalhadores(as) por aplicativos. **Blog Jorge Luiz Souto Maior**, 6 fev. 2023. Disponível em: <https://www.jorgesoutomaior.com/blog/as-arapucas-armadas-contraliderancas-e-representacoes-coletivas-dosas-trabalhadoresas-por-aplicativos>. Acesso em: 23 abr. 2023



A propósito, na contemporaneidade já existem mais de uma centena⁶ de projetos de lei em tramitação, cabendo destaque à mais recente apresentação do PL de iniciativa do parlamentar Rogério Marinho⁷, mesmo autor do PL da Reforma Trabalhista de 2017:

Projeto de Lei Complementar n° 90, de 17 de abril de 2023- Relator Senador Rogério Marinho (PL/RN)⁸.

Estabelece direitos para a melhoria das condições de exercício das atividades dos prestadores de **serviços independentes** de transporte remunerado privado individual de passageiros ou serviço remunerado de entregas.

[...] Art. 3º A relação jurídica mantida entre a operadora de plataforma tecnológica de intermediação e o prestador de serviços independente **será de natureza civil, não se aplicando o disposto na Consolidação das Leis do Trabalho**, de que trata o Decreto-Lei n° 5.452, de 1º de maio de 1943. (grifos nossos)

A proposta legislativa supracitada de inaplicabilidade da CLT não é novidade, tendo em vista que idêntica transcrição é encontrada em outros projetos de lei, a exemplo dos PL n° 3570/2020 e 3797/2020, de relatoria dos parlamentares Jacques Wagner (PT/ BA) e Júlio Delgado (PSB/MG), respectivamente. Outros projetos de lei justificam suas proposituras a partir da jurisprudência não pacificada dos tribunais trabalhistas e até mesmo na divergência de entendimento entre as turmas do Tribunal Superior do Trabalho (TST), como pode-se ver a seguir:

⁶ As estatísticas sinalizam a existência de “114 projetos de lei que tramitam ou tramitaram no congresso nacional entre 2010 e 2020 visando a regulação do trabalho sob demanda intermediado por plataformas digitais (ex. serviço de entrega, transporte remunerado privado individual de passageiros, etc.)” (CENTRO DE ENSINO E PESQUISA EM INOVAÇÃO DA FGV DIREITO SP. **Briefing temático #2: Trabalho sob demanda no Congresso (2010-2020) - Um oceano de possibilidades**, versão 1.0. São Paulo: FGV Direito SP, 29 jan. 2021. p. 2. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/items/cabaaa01-162f-46a8-ba88-0bbd963e7a7a> Acesso em: 19 jun. 2024.)

⁷ Do citado PL, evidenciam-se os seguintes pontos draconianos ao trabalhador: a) afastamento da aplicação da CLT; b) impedimento do acesso ao judiciário trabalhista; c) reenquadramento dos contratos entre platformizados e empresa de plataforma como de natureza civil; d) exclusão de todas as possibilidades de negociação, comuns em contratos civis, em relação aos trabalhadores, e e) permite a comunicação contínua, leia-se *gamificação*, entre as empresas de plataforma e os trabalhadores, sem qualquer menção quanto à subordinação algorítmica.

⁸ BRASIL. Senado Federal. **Projeto de Lei Complementar n° 90, de 2023**. Estabelece direitos para a melhoria das condições de exercício das atividades dos prestadores de serviços independentes de transporte remunerado privado individual de passageiros ou serviço remunerado de entregas, cria mecanismos de inclusão previdenciária e disciplina a relação jurídica entre esses prestadores e as operadoras de plataformas tecnológicas de intermediação. Relator: Senador Rogério Marinho. Brasília, DF: Senado Federal, 2023. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/156910> Acesso em: 19 jun. 2024.



Projeto de Lei nº 3748/2020 - Relatora Tábata Amaral (PDT/SP)⁹. Embora esteja clara a relação desigual e de dependência entre as empresas proprietárias dos aplicativos de serviço e seus trabalhadores, atualmente a esses trabalhadores não têm sido assegurados quaisquer direitos trabalhistas e previdenciários, seja pela recusa das empresas em reconhecer o vínculo de emprego, seja pela **indefinição, pelo Tribunal Superior do Trabalho, da aplicabilidade do regime celetista a esses trabalhadores**. Por esse motivo, justifica-se a criação de regime próprio.

Projeto de Lei nº 5069/2019 - Relator Gervásio Maia (PSB-PB)¹⁰. O Tribunal Regional Trabalhista - TRT, do Estado de São Paulo, reconheceu vínculo de emprego entre serviço de Uber e motorista. Na decisão, aquele egrégio Tribunal afirmou que o motorista não possui verdadeira autonomia, devendo obedecer às regras de conduta impostas pela empresa. **A decisão mostra que ainda há uma divisão na Justiça do Trabalho em relação ao tema**. No próprio TRT-2 há decisão em sentido contrário, pelo não reconhecimento do vínculo. [...] Em razão justamente desta insegurança jurídica é que optamos por apresentar a presente proposta para efeito de levar ao Parlamento, palco genuíno da democracia. (grifos nossos)

Além disso, as arapucas ocorrem também dentro do poder judiciário. As decisões sobre a natureza jurídica do trabalho plataformizado não são uniformes e utilizam dissonantes interpretações¹¹. Para fundamentar a negativa de existência do vínculo empregatício, as sentenças e acórdãos reproduzem uma narrativa ideológica que fetichiza a realidade dos fatos.

⁹ BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 3748, de 2020**. Institui e dispõe sobre o regime de trabalho sob demanda. Autora: Deputada Tábata Amaral. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2020. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2257468> Acesso em: 19 jun. 2024.

¹⁰ BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 5069, de 2019**. Altera o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 - Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, com as modificações introduzidas pela Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017, para inclusão da Seção IV-B, no Título III, Capítulo I, para dispor sobre a relação de emprego entre empresas e empregados que exercem atividades através da plataforma de aplicativos de transporte terrestre e dá outras providências. Autor: Deputado Gervásio Maia. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2019. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2220389> Acesso em: 19 jun. 2024.

¹¹ Na mais alta corte trabalhista, existem precedentes tanto pelo reconhecimento do vínculo (3ª turma - RR - 100353-02.2017.5.01.0066; 6ª turma - RR-10502-34.2021.5.03.0137; 8ª turma - RRAg-100853-94.2019.5.01.0067), como pela rejeição do pedido de vínculo (4ª turma - AIRR-10575-88.2019.5.03.0003; 5ª turma - RR - 1000123-89.2017.5.02.0038). Em outubro/2022, um dos processos que versam sobre este tema encontra-se na Subseção I Especializada em Dissídios Individuais (SDI-I) do Tribunal Superior do Trabalho e a ministra relatora proferiu voto pela a remessa dos autos ao Tribunal Pleno para que seja julgado sob a sistemática dos recursos repetitivos.



Viviane Vidigal alega que a realidade é mascarada “a partir de uma imbricação complexa manipulada pelo capital, os elementos são forjados mascarando o vínculo empregatício”¹². A essa estrutura hiper complexa deu o nome de “máscaras de vínculo”, esmiuçando os elementos da seguinte maneira:

Controla-se superando a resistência do(a) trabalhador(a): pela alteração dos léxicos, por epítetos como “colaborador”, “parceiro”, “empreendedor”; pela atribuição das empresas-plataforma à economia compartilhada cujos princípios são de colaboração para mascarar que se trata de uma exploração do trabalho humano; pela verdadeira natureza das coisas sendo mascaradas, como a transformação de empresas de transporte em empresas de tecnologia, para afastar a atividade do trabalhador da atividade-fim da empresa-plataforma; pelos “meios de produção”, em verdade instrumentos de trabalho, mais visíveis, escondendo a dependência dos meios de produção reais e principais - o algoritmo, o aplicativo e a própria plataforma digital; pelos fetiches do aplicativo e da plataforma, mascarando a existência da empresa-plataforma; pelas ordens que estão embutidas no algoritmo, no entanto, elas não são facilmente identificáveis, dado o imaginário algorítmico de neutralidade e objetividade, além da sua invisibilidade; pela linguagem *gamificada* para emular a intensificação do trabalho e o aumento da produção; pela arte da distração com a tentativa de criar outras categorias ou subcategorias de trabalhadores/as para desfocar do fato que a categoria já existe: empregado/a.¹³

No Supremo Tribunal Federal, uma das primeiras Reclamações Constitucionais que analisou o tema da uberização foi de relatoria do Ministro Alexandre de Moraes (nº 59.795 - MG), cujo desfecho foi a cassação do acórdão da Justiça do Trabalho de Minas Gerais em que reconhecia o vínculo entre um motorista e a empresa de transporte Cabify, para determinar a remessa do processo para a Justiça comum.

Este julgamento monocrático - para além de decretar a incompetência da Justiça do Trabalho e ameaçar o seu esvaziamento - equiparou o trabalho uberizado às atividades de natureza civil: “a relação entre o motorista de aplicativo e a plataforma reclamante mais se assemelha com a situação prevista na Lei 11.442/07, do transportador autônomo, sendo aquele proprietário de vínculo próprio e que tem relação de natureza comercial”¹⁴.

¹² VIDIGAL, Viviane. **Capitalismo de plataforma: as facetas e as falácias**. 1.ed. Leme/SP: Editora Mizuno, 2023, p. 152.

¹³ VIDIGAL, Viviane. **Capitalismo de plataforma: as facetas e as falácias**. 1.ed. Leme/SP: Editora Mizuno, 2023, p. 152.

¹⁴ BRASIL. Supremo Tribunal. **Reclamação nº 59.795 - MG**. Relator: Min. Alexandre de Moraes. Julgado em 19/05/2023. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=6643597>. Acesso em: 19 jun. 2024.



O Direito do Trabalho é o inimigo da vez ou o inimigo desde sempre. Às vezes, inegavelmente, é tolerado. Em outras oportunidades é, todavia, constantemente espancado, como tem ocorrido no Brasil nos últimos anos. Há, portanto, uma guerra silenciosa em andamento no Brasil. É a guerra contra o Direito do Trabalho por parte do capital, dos Poderes executivo e Legislativo, bem como do Supremo Tribunal Federal. É a guerra para reduzir substancialmente todos os direitos alcançados pelas trabalhadoras e trabalhadores ao longo do século XX, quando não, para dizimar conquistas sociais relevantes em fração de segundos, sem luta política, sem diálogo sindical e sem debates com a sociedade¹⁵.

Assim, tanto na esfera legislativa como na judiciária, há um jogo de linguagem que dissimula a real relação de emprego, pois o aparente limbo regulatório resolve-se a partir de uma exegese do texto normativo já existente na CLT, no sentido de que o artigo 6º, parágrafo único, do diploma celetista, não distingue o tratamento jurídico dado ao trabalhador presencial (“chão de fábrica”) ao daquele teletrabalhador (leia-se trabalho remoto e similares). Veja-se, portanto, que é desnecessária a elaboração de novo marco regulatório apartado da CLT, pois a codificação seria a mesma dada aos trabalhadores tradicionais, diante da não distinção do diploma legal.

Em oposição ao considerável volume de projetos de lei desfavoráveis à classe trabalhadora, o atual Presidente da Federação dos Sindicatos de Motoristas (FENASMAPP) apresentou uma proposta contendo sete pontos de reivindicação¹⁶ ao Ministro do Trabalho e ao Ministro da Previdência Social.

¹⁵ COUTINHO, Grijalbo Fernandes. **Justiça política do capital: a desconstrução do direito do trabalho por meio de decisões judiciais**. São Paulo: Tirant Brasil, 2021, p. 724.

¹⁶ A FENASMAPP, diante da criação de grupo de pesquisa para a regulamentação do trabalho dos motoristas de empresas-plataforma, pelo Governo Federal, vem apresentar as seguintes breves considerações iniciais para, depois, elencar sua pauta de reivindicações. O controle do trabalho via plataforma é um fenômeno cada vez mais geral. No entanto, os motoristas plataformizados são os mais afetados pelas condições precárias de trabalho. Todo motorista contratado por empresas-plataforma é hipossuficiente, pois ele depende totalmente do aplicativo para trabalhar e é controlado de modo automático por ele, mas não acessa sequer o conteúdo do seu contrato de trabalho. As empresas-plataforma não possibilitam transparência acerca das regras e das condições de trabalho, que ela cria e muda em segredo, por meio dos algoritmos. Existe, portanto, uma hiper-regulação privada, em que as empresas plataforma definem o valor das viagens, a clientela, os critérios de direcionamento das corridas aos motoristas, controlam frenagem, “taxa de aceitação”, impõem “bloqueios” e suspensões, sem que se saiba as razões... e até gravam as conversas. As empresas garantem o seu ganho e transferem os custos do carro, celular, internet, acidentes, saúde, para os motoristas. Os fatos acima enumerados potencializam a hipossuficiência dos motoristas, razão pela qual, nós, da FENASMAPP, reivindicamos: 1. ENQUANDRAMENTO JURÍDICO DO MOTORISTA COMO EMPREGADO. 2. MANUTENÇÃO DA FLEXIBILIDADE DE CONTRATAÇÕES E DE JORNADAS. 3. GARANTIA DE



Frente a esses dados, deve-se questionar o que leva a esse número desproporcional entre os projetos que buscam proteger a classe trabalhadora daqueles que deixam quem trabalha à míngua da proteção social, cuja disparidade sinaliza uma crise no arranjo político institucional do país.

Por conseguinte, os projetos de lei sobre o trabalho plataformizado - em sua maioria - caracterizam-se pela retirada abusiva de direitos, a ausência de transparência quanto aos critérios de precificação, pelo desequilíbrio entre trabalhadores e empresas de plataforma, na medida em que a adesão é cogente, intransigente e a hierarquia de uma parte sob a outra é a força motriz que não apenas rege o contrato, mas confessa a submissão irrestrita daqueles que são ora denominados como empresários, ora como parceiros.

2 Sem carta e sem financiamento: desafios das entidades sindicais dos/as trabalhadores/as

Na disputa pela regulação do trabalho dos motoristas contratados por empresas-plataforma, os sindicatos dos trabalhadores plataformizados são atores sociais centrais nesse debate.

O fenômeno da desfinanciarização das entidades sindicais foi iniciado pelo fim da compulsoriedade do imposto sindical ocorrido em função da Reforma Trabalhista de 2017, que alterou a redação do artigo 579 da CLT. A partir de então, o Estado autorizou “que os trabalhadores [tivessem] acesso aos direitos produzidos e

PISO SALARIAL E REDUÇÃO DE ALÍQUOTA DE IMPOSTO DE RENDA E PREVIDENCIÁRIO. 4. GARANTIA DE APLICAÇÃO DO PRINCÍPIO DA TRANSPARÊNCIA COM RELAÇÃO AO SALÁRIO POR TAREFA E A TODOS OS CRITÉRIOS DE REGULAÇÃO E CONTROLE DO TRABALHO E INFORMAÇÕES COLETADAS. Os motoristas e os sindicatos devem ter o direito de conhecer os critérios utilizados na fixação da remuneração, na distribuição dos chamados e das consequências de recusas e avaliações, bem como conhecimento prévio de qualquer alteração. Têm direito de conhecer as razões de eventuais suspensões ou desligamentos e direito de se defender previamente. 5. APLICAÇÃO DO PRINCÍPIO DA TRANSPARÊNCIA COM RELAÇÃO ÀS INFORMAÇÕES DE TRAFEGABILIDADE PARA FINS SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHADOR. A omissão dessas informações e da rota ao motorista aumenta, de forma ilícita, os riscos do trabalho e é obrigação das empresas fornecê-las. 6. TRANSFORMAR O TEMPO DE ESPERA DO PASSAGEIRO E DE HORAS “ON LINE”, AGUARDANDO CHAMADO, EM TEMPO À DISPOSICÃO, COM REMUNERAÇÃO. 7. RECONHECER A REPRESENTATIVIDADE DAS ENTIDADES SINDICAIS E ASSEGURAR O DIREITO À NEGOCIAÇÃO COLETIVA EFETIVA (documento apresentado durante reunião do Grupo de Trabalho tripartite em 17 de fevereiro de 2023 que fora promovido pelo Ministério do Trabalho).



conquistados pelos sindicatos, mas sua contribuição para a entidade [seria] optativa”¹⁷.

Desse modo, a única fonte de financiamento dos sindicatos passou a depender exclusivamente de mensalidades e contribuições assistenciais (taxas negociais), ambas de natureza facultativa e mediante prévia concordância do associado. Entretanto, os sindicatos dos trabalhadores plataformizados, para serem financiados, precisam primeiramente da carta sindical, ou seja, necessitam cumprir a formalidade governamental do registro sindical de suas organizações coletivas, a qual é emanada do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), que, até a presente data, pende de interesse político.

A pesquisadora Ana Carolina Paes Leme, cujos resultados de estudo deram origem a este artigo, identificou quinze entidades sindicais representativas das categorias dos motoristas plataformizados e, por meio de entrevistas em profundidade, chegou à conclusão de que os/as trabalhadores/as por elas representados estão inteiramente imersos na luta por sobrevivência imediata¹⁸. Identificou também que todos os dirigentes sindicais entrevistados na pesquisa são motoristas e sobrevivem e sustentam suas famílias com os ganhos diários advindos do que eles chamam de “rodagem”. Nenhum dos entrevistados relatou receber remuneração pelo exercício da atividade sindical e há uma forte demanda, portanto, por sobrevivência, que, segundo Leme¹⁹, limitou, inclusive, as possibilidades de atuação desses representantes na luta coletiva e na capacidade de angariar recursos para as organizações.

Os líderes formais que conseguiram se organizar como entidades sindicais representam os Estados de Amazonas, Pará, Amapá, Ceará, Natal, Sergipe, Bahia,

¹⁷ DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS (DIEESE). **Subsídios para o debate sobre a questão do financiamento sindical**: Nota Técnica n. 200. São Paulo: DIEESE, 2018. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2018/notaTec200financiamentoSindical.pdf> Acesso em: 21 jun. 2024.

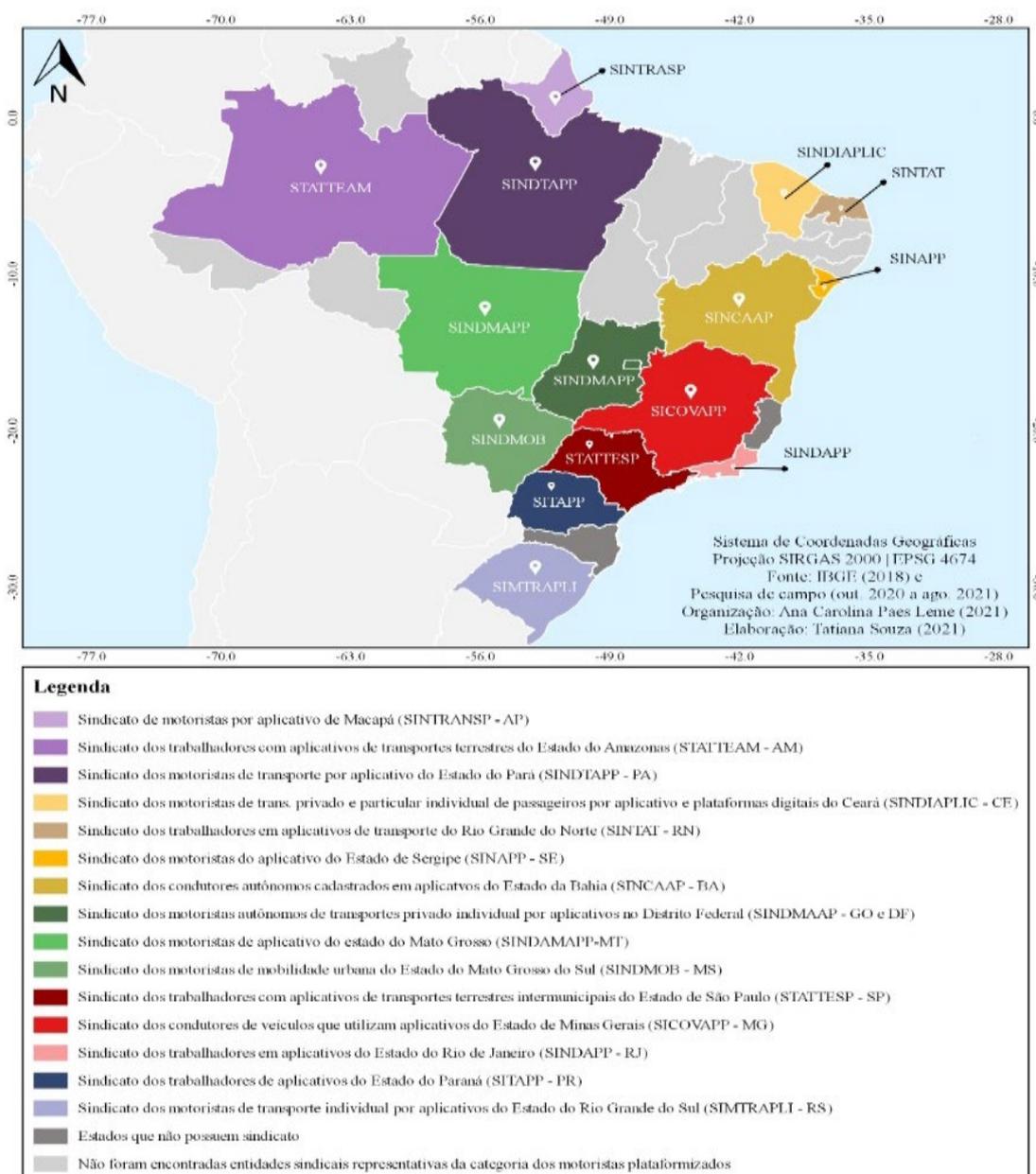
¹⁸ LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil**. São Paulo: LTr, 2023.

¹⁹ LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil**. 2022. Tese (Doutorado em Direito) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2022.



Distrito Federal, Mato Grosso, São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Paraná e Rio Grande do Sul. Os sindicatos da categoria dos motoristas contratados por empresas-plataforma encontram-se no mapa a seguir:

Figura 1 - Sindicatos existentes com representação por Estados brasileiros



Fonte: em reprodução de LEME²⁰.

²⁰ LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil.** 2022. Tese (Doutorado em Direito) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2022.



Como salientado por Leme²¹, “os líderes formais estão inteiramente imersos na luta por sobrevivência imediata dos trabalhadores”. Aponta a autora que “todos os dirigentes sindicais entrevistados na pesquisa são motoristas” e relataram que “estão sem grana”, fato que limitou “as possibilidades de sua atuação na luta coletiva e na capacidade de angariar recursos para a organização”, razão pela qual tais entidades investiram em ações de resistência e foram esses vínculos que preservaram vidas, inclusive²².

A situação econômica dos motoristas, dessa forma, afeta a sua paridade de participação e, “sem recursos suficientes sequer para o sustento próprio, motoristas dificilmente conseguem custear a organização coletiva”²³. Além disso:

[...] a falta de uma legislação que dê suporte à atuação sindical baseada em princípios democráticos e que assegure direitos como o de greve (independente da intervenção do Poder Judiciário), de ter ouvidas e consideradas as reivindicações, direito de obtenção de informações da empresa, padrões de boa-fé negocial, garantias de preservação dos patamares conquistados, formas legais de custeio e, também, proteção contra atos antissindicais²⁴.

Em razão da citada pesquisa acadêmica²⁵, apresenta-se como solução legislativa o que ela denomina de “CLT MAIS”, que engloba também uma legislação de suporte ao sindicato, que inclua reconhecimento da representatividade e formas de financiamento. Além do reconhecimento do vínculo de emprego em igualdade de

²¹ LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil**. 2022. Tese (Doutorado em Direito) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2022.

²² A pesquisa de LEME (2022) trouxe dados referentes a ações dos sindicatos, no sentido de fornecer cestas básicas, alimentos, material de construção e até mesmo legumes, frutas e verduras, a preços abaixo do mercado, convênios com planos de saúde, bem como parcerias com creches, escolas infantis, colônias de férias e faculdades, além de mutirão para a construção de casa própria de motoristas. Acesso a bens básicos (redistribuição), para resolver problemas elementares, diante da falta do enquadramento jurídico. Segundo Ana Carolina Paes Leme, a redistribuição permitiu o vínculo que formou a representação coletiva.

²³ LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil**. São Paulo: LTr, 2023. p. 260.

²⁴ LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil**. São Paulo: LTr, 2023. p. 260.

²⁵ LEME, Ana Carolina Reis Paes **De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil**. São Paulo: LTr, 2023. p. 260.



direitos com as demais trabalhadoras e trabalhadores e ainda uma legislação de suporte ao sindicato, que incluía reconhecimento da representatividade, forma de financiamento, as motoristas e os motoristas expressam necessidades específicas de novas garantias legais²⁶.

Sem legislação que viabilize o funcionamento financeiramente sustentável do sindicato, que incluía o reconhecimento da representatividade desta categoria marginalizada, a forma de financiamento e custeio adequados e reaproximação do trabalhador aos seus direitos fundamentais constitucionais, não há que se falar em paridade de armas para luta de classe que dignifique a profissão.

3 Do estilingue: a crise na representatividade do/a trabalhador/a

Em razão da carência financeira dos sindicatos dos plataformizados analisada no tópico anterior, surgiram novos movimentos sociais de cunho espontâneo e auto-organizativo, a exemplo das cooperativas e lideranças criadas em espaços virtuais. Ocorre que, na disputa pela regulação do trabalho dos motoristas contratados por empresas-plataforma, os líderes sindicais brasileiros têm protagonizado o debate nos grupos de trabalho formados pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), a pedido do MTE, deixando de fora outros tipos de lideranças, excluindo-as dessa mesa nacional de negociação.

²⁶ Seriam essas garantias relativas a: i) a regulação da organização do trabalho de modo a propiciar maior qualidade na relação coletiva de trabalho, porque hoje é *gamificada*, com ordens ditadas algoritmicamente, de forma unilateral e não transparente, sem espaços de diálogo entre os trabalhadores entre si e com as empresas, espaços de informação e de proteção em face de abusos; ii) definição e disciplina de um modelo flexível de jornada de trabalho, regulação de tempos de espera, jornada excedente, direito de desconexão e recusa; iii) discussão e regulação dos critérios igualitários de distribuição de chamados/corridas, de fixação e alteração dos valores pagos e retidos pelas empresas-plataforma, direitos de explicação e revisão de decisões automatizadas, inclusive de aplicação de sanções; iv) o direito à efetiva negociação coletiva em condições de paridade de participação com as empresas; v) uma legislação de suporte ao sindicato, que incluía reconhecimento da representatividade, forma de financiamento, acesso a informações dos critérios automatizados, dentre outros. São demandas especialmente relevantes para os motoristas plataformizados, mas o seu atendimento não pode significar nunca menos do que o patamar de direitos mínimos previstos na legislação para a generalidade das trabalhadoras e dos trabalhadores subordinados. As trabalhadoras e os trabalhadores plataformizados não podem ser considerados uma subcategoria, uma subcidadania laboral (LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil**. São Paulo: LTr, 2023. p. 275).



Essas lideranças foram formadas a partir dos grupos de *WhatsApp*, que se formalizaram por meio de associações, cooperativas e lideranças da contemporaneidade, tornando-as formadores de opinião. Todas elas foram resultantes de um fenômeno social consubstanciado na organização coletiva de motoristas plataformizados, que utilizaram as redes sociais como principal meio de comunicação²⁷. Nesse contexto:

A ampliação dos vários tipos de lideranças é resultado do impedimento do acesso à justiça dos próprios líderes sindicais, que precisam ‘se virar’ para exercer a atividade sindical em concomitância ao sustento financeiro advindo da ‘rodagem’²⁸.

Trata-se das injustiças de redistribuição que, “em primeiro lugar, obstruem a sua representação no espaço político e, por fim, geram dificuldade para a organização sindical formal”²⁹. Assim, “todos os entraves que os líderes sindicais enfrentam, acabam por direcionar os trabalhadores para outro tipo de organização de motoristas, por outras vias que não a sindical”³⁰.

Em razão de as lideranças, formais ou informais, não possuírem “estrutura, apoio do Estado ou financiamento público para a formação de sindicatos”, impossível cogitar que existiria um único líder com força suficiente para representar toda a categoria. Diante disso, parecem desconectadas da realidade afirmações no sentido que “o Governo estaria com dificuldades de encontrar quem seria a liderança representativa dos trabalhadores”³¹.

²⁷ LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos**: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil. São Paulo: LTr, 2023.

²⁸ LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos**: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil. São Paulo: LTr, 2023. p. 279.

²⁹ LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos**: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil. São Paulo: LTr, 2023. p. 279.

³⁰ LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos**: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil. São Paulo: LTr, 2023. p. 279.

³¹ Narrativa utilizada pelo Ministério do Trabalho, Sr. Gilberto Carvalho, na reunião ocorrida em 18/03/2023 (GHIROTTI, Edoardo. Reunião de entregadores com governo teve gritaria e microfone cortado. **Metrópoles**, Brasília, DF, 19 mar. 2023. Disponível em: <https://www.metropoles.com/colunas/guilherme-amado/reuniao-de-entregadores-com-governo-teve-gritaria-e-microfone-cortado>. Acesso em: 29 abr. 2023.)



Neste cenário, Leme³² afirma que seria ingênuo ou, melhor, impossível também pensar que as lideranças avançariam com um discurso único, uma pauta comum reivindicatória de direitos. As lideranças, naturalmente, divergem entre si, ao passo que as empresas se unem em associações, espalham *fake news* e continuam lucrando.

A análise desses dados empíricos sinaliza que as demandas por sobrevivência das lideranças aparecem com força, manipulando as vulnerabilidades e o medo pela chantagem do “ir embora”, sendo que existem:

[...] ações múltiplas das empresas-plataforma que disseminam falsas informações, acentuam a percepção de que o enquadramento jurídico que lhes assegure direitos igualitários seria impossível e distorcem as possibilidades de atender às demandas específicas dos motoristas dentro do modelo de emprego³³.

No caso das plataformas de entrega, recentemente foi noticiada³⁴ a manipulação realizada pela empresa *iFood*, que contratou uma agência de publicidade para atuar nas redes sociais, por meio de perfis falsos, que se passavam por entregadores em meio a manifestações pelo reconhecimento de direitos trabalhistas, com o claro intuito de desmontar o movimento grevista e desvirtuar a pauta reivindicatória para propostas aceitáveis para a empresa, obstruindo estrategicamente as manifestações favoráveis ao reconhecimento de direitos empregatícios. Usando *slogans* pensados pelo *marketing*, era a empresa que defendia sua própria pauta: “SEM patrão e salário-mínimo. No corre bem-feito a gente tira mais e não tem chefe pra encher o saco. A gente quer liberdade pra trampar pra quem a gente quiser!”.

Também por isso, a pesquisa de Leme entendeu que faz parte da estratégia da empresa-plataforma substituir as pautas de direitos igualitários pelas “pautas da

³² LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil**. São Paulo: LTr, 2023.

³³ LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil**. São Paulo: LTr, 2023. p. 274.

³⁴ LEVY, Clarissa. A máquina oculta de propaganda do iFood. **Publica**, 4 abr. 2022. Disponível em: <https://apublica.org/2022/04/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifood/>. Acesso em: 29 abr. 2023.



viração”³⁵. Importante advertir que os relatos colacionados pela pesquisadora foram de lideranças que estavam sendo aliciadas e cooptadas pelas empresas, inclusive com promessa de remuneração, para se afastarem da luta sindical ativa e se restringirem às reivindicações às pautas mais palatáveis³⁶.

Em outro estudo de Leme³⁷, foram comprovados que os investimentos em tecnologia da Uber são vultosos e que a sua rede de logística e de *marketing* é prioritária. Apurou-se ainda a quantidade de empregados formais com experiência em *marketing* contratados pela Uber, inclusive com salários expressivos. Esses trabalhadores, que frente ao quadro dos demais não considerados como empregados, dão ao empreendimento característica de empresa de *marketing* por excelência³⁸. Acessando a relação de seus empregados à época da investigação ministerial, Leme³⁹ verificou que, de um total de 105 empregados formalmente contratados pela Uber do Brasil Tecnologia em todo o país, 24 ocupavam o posto de “gerentes de *marketing*”, ou seja, um quarto dos funcionários possuem competências de excelência na área de *marketing*.

A informação supracitada evidencia que a Uber e as similares empresas-plataforma possuem assessoria jurídica qualificada e são atendidos por grandes escritórios de publicidade, o que completa a ideia de que operam - metaforicamente - por meio de “drones a laser”, quando comparadas aos trabalhadores. Estes, por sua vez, não têm assessoria de *marketing*, não têm escritórios de publicidade, não têm escritórios de advocacia, não têm bancas de advogados especialistas em regulação,

³⁵ LEME, Ana Carolina Reis Paes. Igualdade de direitos para as motoristas e os motoristas uberizados: do discurso ideológico à compreensão da realidade baseada em pesquisa científica. **ABET - Associação Brasileira de Estudos do Trabalho**, São Paulo, 24 jan. 2023. Disponível em: <http://abet-trabalho.org.br/igualdade-de-direitos-para-as-motoristas-e-os-motoristas-uberizados-do-discurso-ideologico-a-compreensao-da-realidade-baseada-em-pesquisa-cientifica/>. Acesso em: 29 abr. 2023.

³⁶ LEME, Ana Carolina Reis Paes. Igualdade de direitos para as motoristas e os motoristas uberizados: do discurso ideológico à compreensão da realidade baseada em pesquisa científica. **ABET - Associação Brasileira de Estudos do Trabalho**, São Paulo, 24 jan. 2023. Disponível em: <http://abet-trabalho.org.br/igualdade-de-direitos-para-as-motoristas-e-os-motoristas-uberizados-do-discurso-ideologico-a-compreensao-da-realidade-baseada-em-pesquisa-cientifica/>. Acesso em: 29 abr. 2023.

³⁷ LEME, Ana Carolina Reis Paes. **Da máquina à nuvem**: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber. São Paulo: LTr, 2019.

³⁸ LEME, Ana Carolina Reis Paes. **Da máquina à nuvem**: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber. São Paulo: LTr, 2019.

³⁹ LEME, Ana Carolina Reis Paes. **Da máquina à nuvem**: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber. São Paulo: LTr, 2019.



estão se organizando com muita dificuldade e sem custeio nem financiamento público, razão pela qual se diz que usam “estilingues” como arma de luta.

Nesse contexto de trabalhadores sem custeio/financiamento público, sem estrutura, sem *marketing* e, do outro lado, pulverização de muito bem boladas *fake news* e fábrica de falácias, seria possível os trabalhadores terem mira? E, indo além, será que mesmo com uma mira muito boa os estilingues acertariam os drones? E se esses drones emitissem ofuscantes raios de laser? Assim, o que se vê é ausência de paridade de participação, o que torna a luta de classes ainda mais desigual.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo desse estudo, evidenciou-se a assimetria de poder na luta pelo reconhecimento de direitos e regulação da categoria. A falta de financiamento, as narrativas do Poder Legislativo, o discurso de autonomia dos grupos empresariais e a crise de representatividade são os principais obstáculos que os deixam mais vulneráveis e enfraquecidos.

Na gramática dos trabalhadores plataformizados, a aptidão de derrubar as gigantes plataformas somente será uma real possibilidade se antes ocorrer a paridade de armas entre os litigantes. O ideal, o justo, o legal é que haja disputa em paridade de participação.

A inexistente paridade de armas evidenciou a injusta luta em favor da dignidade desses trabalhadores, e demarcou o tamanho da distância que tais trabalhadores estão do alcance do patamar mínimo civilizatório.

As arapucas ora analisadas são as ciladas legiferantes que intentam aprisionar o trabalhador - que sempre quis ser “livre como pássaro”⁴⁰ -, quando, na verdade, passa a ser livre de direitos. Que se unam e se apontem os estilingues para a mesma direção protetiva, para que a classe trabalhadora tenha vez e voz na mesa de negociação.

⁴⁰ MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**, livro 1. São Paulo: Boitempo, 2023.



REFERÊNCIAS

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 3748, de 2020**. Institui e dispõe sobre o regime de trabalho sob demanda. Autora: Deputada Tábata Amaral. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2020. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2257468> Acesso em: 19 jun. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 5069, de 2019**. Altera o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 - Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, com as modificações introduzidas pela Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017, para inclusão da Seção IV-B, no Título III, Capítulo I, para dispor sobre a relação de emprego entre empresas e empregados que exercem atividades através da plataforma de aplicativos de transporte terrestre e dá outras providências. Autor: Deputado Gervásio Maia. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2019. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2220389> Acesso em: 19 jun. 2024.

BRASIL. Senado Federal. **Projeto de Lei Complementar nº 90, de 2023**. Estabelece direitos para a melhoria das condições de exercício das atividades dos prestadores de serviços independentes de transporte remunerado privado individual de passageiros ou serviço remunerado de entregas, cria mecanismos de inclusão previdenciária e disciplina a relação jurídica entre esses prestadores e as operadoras de plataformas tecnológicas de intermediação. Relator: Senador Rogerio Marinho. Brasília, DF: Senado Federal, 2023. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/156910> Acesso em: 19 jun. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Reclamação nº 59.795 - MG**. Relator: Min. Alexandre de Moraes. Julgado em 19/05/2023. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=6643597>. Acesso em: 19 jun. 2024.

CENTRO DE ENSINO E PESQUISA EM INOVAÇÃO DA FGV DIREITO SP. **Briefing temático #2: Trabalho sob demanda no Congresso (2010-2020) - Um oceano de possibilidades**, versão 1.0. São Paulo: FGV Direito SP, 29 jan. 2021. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/items/cabaaa01-162f-46a8-ba88-0bbd963e7a7a> Acesso em: 19 jun. 2024.

COUTINHO, Grijalbo Fernandes. **Justiça política do capital: a desconstrução do direito do trabalho por meio de decisões judiciais**. São Paulo: Tirant Brasil, 2021.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS (DIEESE). **Subsídios para o debate sobre a questão do financiamento sindical: Nota Técnica n. 200**. São Paulo: DIEESE, 2018. Disponível em:



<https://www.dieese.org.br/notatecnica/2018/notaTec200financiamentoSindical.pdf> Acesso em: 21 jun. 2024.

GHIROTTTO, Edoardo. Reunião de entregadores com governo teve gritaria e microfone cortado. **Metrópoles**, Brasília, DF, 19 mar. 2023. Disponível em: <https://www.metropoles.com/colunas/guilherme-amado/reuniao-de-entregadores-com-governo-teve-gritaria-e-microfone-cortado>. Acesso em: 29 abr. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua): teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/448a4b1b10d3cba64647966eb2772316.pdf. Acesso em: 2 fev. 2024.

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

LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil**. 2022. Tese (Doutorado em Direito) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2022.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil**. São Paulo: LTr, 2023.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. Igualdade de direitos para as motoristas e os motoristas uberizados: do discurso ideológico à compreensão da realidade baseada em pesquisa científica. **ABET - Associação Brasileira de Estudos do Trabalho**, São Paulo, 24 jan. 2023. Disponível em: <http://abet-trabalho.org.br/igualdade-de-direitos-para-as-motoristas-e-os-motoristas-uberizados-do-discurso-ideologico-a-compreensao-da-realidade-baseada-em-pesquisa-cientifica/>. Acesso em: 29 abr. 2023.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. *Neuromarketing e sedução dos trabalhadores: o caso Uber*. In: CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CAVALCANI, Tiago Muniz; FONSECA, Vanessa Patriota da (org.). **Futuro do trabalho: os efeitos da revolução digital na sociedade**. Brasília: ESMPU, 2020. p. 139-155.

LEVY, Clarissa. A máquina oculta de propaganda do iFood. **Publica**, 4 abr. 2022. Disponível em: <https://apublica.org/2022/04/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifood/>. Acesso em: 29 abr. 2023.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política, livro 1**. São Paulo: Boitempo, 2023.



MODA, Felipe. Reflexões a partir da greve na Uber. **Outras Palavras**, São Paulo, 18 maio 2023. Disponível em: <https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/reflexoes-a-partir-da-greve-na-uber/>. Acesso em: 25 jun. 2023.

OLIVEIRA, Robson de; SAMPAIO, Simone Sobral. Neoliberalismo e Biopoder: o indivíduo como empresa de si mesmo. **Textos & Contextos**, Porto Alegre, v. 17, n. 1, p. 167-177, jan./jul. 2018. Disponível em: <https://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fass/article/view/23483/17160>. Acesso em: 19 jun. 2024.

SOUTO MAIOR, Jorge Luiz. As arapucas armadas contra lideranças e representações coletivas dos(as) trabalhadores(as) por aplicativos. **Blog Jorge Luiz Souto Maior**, 6 fev. 2023. Disponível em: <https://www.jorgesoutomaior.com/blog/as-arapucas-armadas-contraliderancas-e-representacoes-coletivas-dos-trabalhadores-por-aplicativos>. Acesso em: 23 abr. 2023.

VIDIGAL, Viviane. **Capitalismo de plataforma: as facetas e as falácias**. 1.ed. Leme/SP: Editora Mizuno, 2023.

Viviane Vidigal

Doutoranda e Mestra em Sociologia pela UNICAMP, orientada pelo professor Dr. Ricardo Antunes. Integrante do Grupo de Pesquisa Mundo do Trabalho e suas Metamorfoses (GPMT). Pós-graduada em Direito do Trabalho (UNISAL). **Lattes:** <https://lattes.cnpq.br/2050929814439150>. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-2376-2916>. **E-mail:** v192482@dac.unicamp.br

Ana Carolina Reis Paes Leme

Doutora e Mestre em Direito pelo Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Minas Gerais. Bacharel em Direito pela Universidade Federal de Uberlândia. Servidora do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região (Analista judiciário). Assistente de Desembargadora. **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/9715907508121443>. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-8975-7450>. **E-mail:** anacarolinapaesleme@gmail.com

Nivea Maria Souto Maior

Doutoranda em Direito - Universidade Federal de Pernambuco. Mestre em Direito - Universidade Estácio de Sá/RJ. Mestre em Serviço Social - Universidade Estadual da Paraíba. Especialista em Direito do Trabalho e Direito Processual do Trabalho - Universidade Cândido Mendes/RJ. Especialista em Meios Adequados de Solução de Conflitos - ESMA/UEPB. Pesquisadora do Grupo de estudos sobre Trabalho e Proteção Social (GETRAPS/UEPB). Coordenadora Adjunta do Instituto Brasileiro de Direito Previdenciário (IBDP) na Paraíba. **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/8837507427556940>. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-4561-8819>. **E-mail:** nivea.maior@ufpe.br

Cynthia Ruiz Braga

Mestre em Direito do Trabalho pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo - FDUSP. Possui graduação em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Pesquisadora e congressista pelo Departamento de Direito do Trabalho e da Seguridade Social da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, Núcleo "Trabalho Além do Trabalho: Dimensões da Clandestinidade Jurídico-laboral." Advogada. **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/1306412041134589>. **ORCID:** <https://orcid.org/0009-0005-9603-4524>. **E-mail:** cyntiaruizbraga@gmail.com

