

ECONOMIA COMPARTILHADA E PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO. ONDE ESTAMOS NA DISCUSSÃO DAS MUDANÇAS NO MUNDO DO TRABALHO

Lucas Cohen¹

RESUMO: O presente artigo analisa, por meio de referências bibliográficas distintas, a relação entre o modelo de operação de empresas-aplicativos, tais como o Airbnb, Ifood, Getninja e com enfoque maior na empresa Uber, com uma nova categoria das ciências econômicas, a *economia compartilhada*. Comparando autores centrais na formulação desta categoria com outros pesquisadores-chaves para a compreensão das novas morfologias do trabalho, buscaremos debater se, de fato, a economia compartilhada é uma alternativa ao hiperconsumo moderno e quais os impactos do modelo de uncionamento destas empresas à vida de seus trabalhadores-consumidores. Para demonstrar os impactos diários destes novos modelos de relação de trabalho na vida dos trabalhadores, analisaremos os termos assinados pelos motoristas interessados em se cadastrar na plataforma digital da empresa Uber.

PALAVRAS-CHAVE: Economia-compartilhada. Uberização. Sociologia do trabalho. Novas morfologias do trabalho.

SHARED ECONOMY AND PRECARIOUS WORK. WHERE WE ARE IN THE DISCUSSION OF CHANGES IN THE WORLD OF LABOUR

ABSTRACT: This essay seeks to analyze, through different bibliographic references, the relation between the operating model of tech-companies, such as Airbnb, Ifood, Getninja and primarily the Uber company, with a new category of economic sciences, the *shared economy*. Comparing central authors in the formulation of this category with other key authors dedicated to understand the new morphologies of work, we will try to debate whether, in fact, the shared economy is an alternative to modern hyper consumption and what are the impacts of the functioning model of these companies on the lives of their worker-consumers. To demonstrate the daily impacts of these new employment relationship models on workers' lives, we will analyze the terms signed by drivers interested in registering on the Uber company's digital platform.

KEYWORDS: Sharing economy. Uberization. Sociology of work. New morphologies of labour.

INTRODUÇÃO

Ao analisarmos as últimas pesquisas dedicadas à temática *uberização do trabalho*, ou das novas feições do mundo do trabalho, podemos nos



¹ Graduado e Mestrando em Ciências Sociais na PUC-SP.

deparar com novas nomenclaturas e categorias. Especificamente sobre o desenvolvimento da empresa Uber, vemos um grande número de artigos científicos e materiais jornalísticos que conectam a empresa a um novo padrão de organização econômica, conhecido como *economia compartilhada* (BELK, 2014; SILVEIRA; PETRINI, DOS SANTOS, 2016; e MARTIN, 2016). Mas o que seria esse modelo e, de fato, a Uber pode ser enquadrada dentro desses moldes?

Lisilene Mello da Silveira, Maria Petrini e Ana Clarissa dos Santos realizaram em 2016 uma análise bibliométrica² minuciosa, juntando artigos disponíveis em indexadores importantes, como Scopus, Web of Science, Springer Link, Wiley Online Library, Sciverse ScienceDirect e Sage, publicados entre 1978 e fevereiro de 2016, e elaboraram um trabalho que, não somente apresenta a recorrência do assunto ao longo dos anos, como também demonstra ao que essas pesquisas se referem ao tratarem de economia compartilhada. Após analisarem 44 artigos selecionados em língua inglesa³, chegaram a algumas conclusões:

A economia compartilhada teve origem na década de 1990, nos Estados Unidos, impulsionada pelos avanços tecnológicos que propiciaram a redução dos custos das transações on-line peer-to-peer⁴ (Shirky, 2012) e viabilizaram a criação de novos modelos de negócio baseados na troca e no compartilhamento de bens e serviços entre pessoas desconhecidas (Schor, 2014). A economia compartilhada é constituída por práticas comerciais que possibilitam o acesso a bens e serviços, sem que haja, necessariamente, a aquisição de um produto ou troca monetária (Botsman & Rogers, 2009). (DA SILVEIRA; PETRINI; DOS SANTOS. 2016, p. 300)

² A bibliometria é um campo da biblioteconomia destinada a construir indicadores e balanços a partir do número de publicações e citações que determinados assuntos possam ter. Para mais, ver:

https://flucianofejao.com.br/novo/wp-content/uploads/2017/12/EDUCAR_PARA_A_CIDADANIA_FINANCEIRA.pdf

³ Toda a descrição metodológica para a escolha e análise dos artigos é descrita pelas pesquisadoras no trabalho.

⁴ Ponta a ponto, em tradução nossa. Refere-se a um modelo de conexão 'online' entre dois ou mais usuários sem depender de um servidor, facilitando a conexão entre ambos.

Ainda segundo as autoras, notou-se um crescimento acentuado no número de publicações que tratavam dos assuntos economia compartilhada e consumo colaborativo a partir do ano 2010 (ano em que a Uber iniciava suas operações nos EUA), como apontado na figura 1. Economia compartilhada seria, portanto, uma nova modalidade de negócios que permite o compartilhamento de bens e serviços entre consumidores sem a necessidade de aquisição ou transação monetária, permitindo que acordos sejam feitos por meio de trocas, empréstimos, escambos ou alugueis. Também é característico deste modelo o suposto fim de um intermediador, onde os interessados em uma transação, seja de bens ou de serviços, dialogam-se diretamente, sob o suporte de uma plataforma *online*. Segundo as pesquisadoras, duas empresas que se especializaram desde o início nesse modelo de relação econômica seriam a Uber e a Airbnb⁵. Ambas oferecem plataformas *online* de conexão entre usuários, possibilitando oferecer e solicitar o uso de bens (imóveis-Airbnb) e serviços (transportes-Uber).

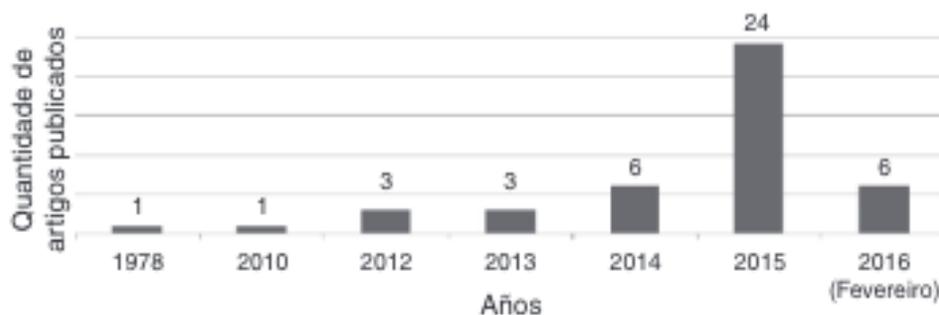


Figura 1. Distribuição por ano das publicações sobre economia compartilhada e consumo colaborativo

Fonte: Dados da pesquisa (2016).



⁵ Empresa que fornece uma plataforma *online* de aluguel de imóveis, onde o valor pode ser negociado diretamente com o proprietário sem a necessidade de um fiador.

⁶ Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1809227616306063>

A ECONOMIA COMPARTILHADA EM MODO PRÁTICO

O diferencial deste "novo" modelo de organização estaria na quebra de uma lógica de consumo desenfreado (SILVEIRA; PETRINI; DOS SANTOS, 2016), incentivando os consumidores a trocarem entre si o que já possuem e, conseqüentemente, reduzindo a produção e comercialização em larga escala dos produtos mais variáveis. Russel Belk, pesquisador estadunidense, apontado pelas pesquisadoras como o autor com mais publicações sobre o assunto (3) e mais vezes citado em outras pesquisas (637), coloca em artigo intitulado *You are what you can Access: Sharing and Collaborative Consumption Online* (2014) que:

Um carro comum na América do Norte e Europa Ocidental é usado somente 8 por cento do tempo (D. Sacks 2011). Uma furadeira elétrica comum é usada entre 6 e 13 minutos durante seu tempo de vida (Earth Share, s/d). Compartilhar é um grande negócio no sentido prático e econômico para o consumidor, para o meio ambiente e para a comunidade. (BELK, 2014, p.1599. Tradução Nossa.)⁷

O autor também faz uma diferenciação entre novas e antigas práticas de compartilhamento que foram impulsionadas pelo aperfeiçoamento da Internet (principalmente a partir da Web 2.0) e com novas práticas de consumo que surgiram simultaneamente. Para o livre compartilhamento de dados, conteúdos e informações, o primeiro exemplo levantado pelo autor é o do *site* Napster (plataforma digital que permitia aos usuários compartilhar e baixar músicas gratuitamente), passando por sites como Wikipedia (enciclopédia virtual com artigos criados e editados por voluntários) e o

⁷ Original: The average car in North American and Western Europe is in use 8 percent of the time (D. Sacks 2011). The average electric drill is used 6 to 13 minutes over its lifetime (Earth Share, no date). Sharing makes a great deal of practical and economic sense for the consumer, the environment, and the community.

YouTube (site de compartilhamento de vídeos), entre outras plataformas que podem ou não possuir finalidades lucrativas, das quais muitas das vezes são atendidas por meio de anúncios publicitários e vendas *online*, permitindo à maioria dos usuários navegar sob o custo somente da conexão à Internet.

Para práticas de consumo envolvidas na lógica da economia colaborativa, o autor traz uma definição própria:

Consumo colaborativo é: pessoas coordenando a aquisição e a distribuição de um recurso com aplicações de taxas ou outras compensações. Ao incluir outras compensações, a definição também incluem bartering, trading e swapping, que incluem dar e receber compensações não-monetárias. (BELK, 2014, p. 1597. Tradução nossa)⁸

O autor também aponta que "o terreno que o consumo colaborativo ocupa é um meio termo entre o compartilhamento e a lógica de mercado, com elementos de ambos." (BELK, 2014, p.1597. Tradução nossa)⁹. Dentro dessa área cinzenta é que podemos observar o surgimento de empresas que, sob o pretexto de aumentar a conectividade entre usuários para a realização de trocas/negociações, na verdade abrem portas para relações de exploração cada vez mais alarmantes, sobretudo entre empresas que se dispõem a oferecer serviços.

Outro artigo complementar, do pesquisador Chris J. Martin, disponível na internet desde dezembro de 2015 e levantado pelas pesquisadoras como o 8º mais citado (mesmo sendo publicado alguns meses antes do final da coleta de dados para a pesquisa), questiona se modelos de economia compartilhada poderiam apresentar saídas sustentáveis para o mundo neoliberal. O autor classifica novas empresas e instituições



⁸ Original: Collaborative consumption is people coordinating the acquisition and distribution of a resource for a fee or other compensation. By including other compensation, the definition also encompasses bartering, trading, and swapping, which involve giving and receiving non-monetary compensation.

⁹ Original: The ground that collaborative consumption occupies is a middle ground between sharing and marketplace exchange, with elements of both.

estadunidenses que se destacaram por adotarem estes modelos de organização em diferentes nichos, referentes a diferentes áreas de atuação, como no compartilhamento de imóveis (Airbnb), compartilhamento de carros e serviços de transporte (Easy Car Club, Uber, Lyft), plataformas de contratação de prestadores de serviço (PeoplePerHour e Taskrabbit), e compartilhamento e troca de artigos usados (Ebay). Todas essas plataformas apresentaram uma alternativa para mercados¹⁰ consolidados, utilizando o intermédio de plataformas online, podendo variar entre:

um pequeno número de grandes plataformas com acesso global (Airbnb, Uber); e um número muito maior de pequenas plataformas (Taskrabbit, Streetbank, Freecycle, Easy Car Club) comandadas por empreendimentos comerciais, sociais e instituições não lucrativas.¹¹ (MARTIN, 2016, p.152. Tradução Nossa)

Fazendo um comparativo com o cenário nacional, podemos encontrar empresas e instituições criadas no Brasil que oferecem serviços similares por intermédio de aplicativos, como a *99 Taxi* (hoje pertencente ao grupo chinês DiDi) para serviços de transporte de passageiros, *Ifood* e *Loggi* para a entrega de alimentos e mercadorias, o *Quinto Andar* para aluguel de imóveis, aplicativos como *ClickNails* (manicures), *Diaríssima* e *MaryHelp* (profissionais de limpeza), *DogHero* (passeadores de cães), *Getninjas* (profissionais de serviços diversos) para a contratação de profissionais prestadores de serviços e sites como o *Enjoei* para a compra de artigos usados.

No entanto, se nos aprofundarmos na lógica de funcionamento de muitos desses aplicativos, podemos perceber que a natureza de troca e compartilhamento de mercadorias e conhecimentos entre usuários, matéria

¹⁰ O autor usa o termo em inglês *regime*.

¹¹ Original: a small number of large-scale commercial platforms with international reach (e.g. Airbnb, Uber); and, a much larger number of small scale peer-to-peer platforms (e.g. Taskrabbit, Streetbank, Freecycle, Easy Car Club) run by a mix of commercial, social enterprise and non-profit actors.

vital para os formuladores do conceito de economia compartilhada, perdeu-se. Mesmo não se propondo em momento algum a investigar a mudança da dinâmica de trabalho que essas novas plataformas poderiam acarretar, e focando-se exclusivamente no potencial de mudança sustentável que empresas voltadas para a economia compartilhada poderiam ter, Martin conclui:

Nos cinco anos que se passaram desde a formulação do conceito da economia compartilhada, enraizada na crítica do hiperconsumismo (Botsman e Rogers, 2010), ela foi realocada com sucesso pelos atores do mercado como puramente uma oportunidade econômica. Consequentemente, eu sugeri que se a economia compartilhada continuar nesse caminho atual de opção corporativa, é altamente improvável que ela direcione a um caminho para a sustentabilidade (MARTIN, 2016, pp. 158-159. Tradução Nossa).¹²

Para questionar a relevância dessa nova nomenclatura dentro da dinâmica do trabalho, podemos voltar à obra de Ricardo Antunes. Esse não faz uma discussão direta sobre os paradigmas da economia compartilhada, mas podemos perceber, logo no início de uma de suas últimas obras, a influência de novas tecnologias e do surgimento de empresas online de prestação de serviços sob o mundo do trabalho.

Exemplo emblemático é o do *zero hour contract*, modalidade perversa de trabalho que viceja no Reino Unido e se esparrama pelo mundo, em que os contratos não têm determinação de horas - daí sua denominação. Nessa modalidade, trabalhadores das mais diversas atividades ficam a disposição esperando uma chamada. Quando a recebem, ganham estritamente pelo que fizeram, nada recebendo pelo tempo que ficaram à disposição da nova "dádiva". Essa forma de contratação engloba um leque imenso de trabalhadores e trabalhadoras que são

¹² Texto original: However, in the five years since the emergence of a sharing economy concept rooted in a critique of hyperconsumption (Botsman and Rogers, 2010), it has been successfully reframed by regime actors as purely an economic opportunity. Hence, I have suggested that if the sharing economy continues along this current pathway of corporate co-option it is highly unlikely to drive a transition to sustainability.



exemplos médicos, enfermeiros, trabalhadores do *care* (cuidadores de idosos, crianças, doentes, portadores de necessidades especiais etc.), motoristas, eletricitas, advogados, profissionais de limpeza, de consertos domésticos, dentre tantos outros (ANTUNES, 2018, p. 34).

Enquanto muitos pesquisadores preferem olhar para essas mudanças na natureza das prestações de serviço pela ótica do consumo, chegando a acreditar que podemos utilizar destes novos mecanismos para construir um ambiente mais sustentável, quando observamos o mesmo fenômeno pela lógica do trabalho, percebemos que estamos diante de um verdadeiro desmonte, ou como Antunes aponta em seguida:

Se essa lógica não for radicalmente confrontada e obstada, os novos proletariados dos serviços se encontrarão entre uma realidade triste e outra trágica: oscilarão entre o desemprego completo e, na melhor das hipóteses, a disponibilidade para tentar obter o *privilégio da solidão*. (ANTUNES, 2018, P.34)

De fato, o incentivo ao compartilhamento de bens de consumo poderia ressignificar o valor de uma mercadoria. Por exemplo, empresas automobilísticas que sempre organizaram seus sistemas produtivos para a venda do maior número possível de veículos agora abrem suas portas para um novo mercado de compartilhamentos (BELK, 2014).

Mas, quando observamos o papel dessas empresas que se propõe a conectar usuários, principalmente as que se especializaram na conexão entre clientes e profissionais prestadores de serviços, vemos uma mudança não somente pequena, mas também trágica, na natureza do trabalho, onde um dos elos da relação tem somente a oferecer/*compartilhar* sua força de trabalho.

Podemos citar aqui como material bastante ilustrativo deste problema o filme documentário *Gig - a uberização do trabalho*, dirigido por Carlos Juliano Barros, Caue Angeli e Maurício Monteiro Filho. Estreado em 2019, o longa-metragem traz depoimentos de pesquisadores e trabalhadores

que, sob a promessa de um novo universo de relações laborais, onde teriam maiores remunerações e mais autonomia, acabaram entrando em um cotidiano de incertezas e inseguranças, sem nenhuma proteção jurídica/trabalhista, sendo acusados de estarem fazendo somente “bicos”, quando, na verdade estavam se disponibilizando por horas à empresas que controlam os pagamentos e remuneram somente pelo serviço prestado, sem acréscimo ao tempo de espera e locomoção, alimentação, segurança, manutenção dos equipamentos, etc.

Na verdade, toda a narrativa do filme é construída para rebater o discurso "empreendedor" que essas novas empresas promovem aos trabalhadores precarizados. O próprio sentido do compartilhamento passa a ser questionado quando os trabalhadores expõem a dura realidade de gamificação¹³ individualização, solidão e concorrência. Pelos discursos podemos perceber que o slogan de "empresário de si mesmo" é falso, visto que não existe controle ou administração de qualquer meio de produção, nem dos próprios lucros, feito pelos trabalhadores, mas sim um constante depender de uma plataforma digital *alugada* que controla os repasses financeiros, os trajetos e os serviços, isolando cada vez mais o trabalhador de seus parceiros.

O *link* com a empresa Uber é muito claro. Sendo a única companhia nominalmente citada, a própria escolha do termo *uberização* não se refere a qualquer especificidade funcional da empresa, mas ao modelo de negócios que ela passou a representar. A equipe do documentário buscou a assessoria de comunicação da plataforma, que alegou não possuir porta-voz para conceder entrevista. Também foi procurada a Associação Brasileira *Online to*



¹³ Derivado da palavra *game*, jogo em inglês. Refere-se às práticas constantes das empresas em aproximar a dinâmica do aplicativo a um grande jogo, com metas e objetivos diários, que se alcançados são transformados em bônus aos trabalhadores.

Offline (ABO2O), principal representante dos aplicativos no Brasil, que se pronunciou por meio de uma nota¹⁴. Segundo o texto:

A Associação Online to Offline (ABO2O) esclarece que os aplicativos de entrega e de transporte individual privado de passageiros são plataformas digitais que conectam prestadores de serviços e usuários. Este segmento “Online to Offline” (O2O), inserido na economia do compartilhamento, tem como atividade principal a intermediação da oferta de bens e serviços por meio de transações que se iniciam na internet, via desktop ou dispositivo móvel (online) e são finalizadas com o recebimento de produtos ou serviços no mundo físico (offline). (...) Conforme o entendimento de centenas de decisões em diversos Tribunais Regionais do Trabalho, estes prestadores de serviço são autônomos e podem realizar entregas e viagens de acordo com sua conveniência, tendo a opção de aceitar ou não as corridas oferecidas. Como autônomos, possuem flexibilidade de trabalho, a renda decorre de sua produtividade e estão sujeitos às regras e coberturas da Previdência Social dessa categoria.

No decorrer da nota, são citadas algumas práticas de auxílio aos trabalhadores, como a cobertura em caso de acidentes em um valor de R\$100 mil, prática também defendida por legislações municipais. Não encontramos até o momento nenhuma associação, sindicato ou coletivo que responda em nome dos motoristas por aplicativo, ou trabalhadores por aplicativo em geral, que poderia trazer um contraponto a nota da ABO2O.

CLIENTE OU TRABALHADOR? QUAL É O VÍNCULO TRABALHISTA ENTRE MOTORISTAS E APLICATIVOS?

Para elucidar a maneira como é construída contratualmente a relação entre trabalhadores de aplicativos e empresas, analisaremos agora os termos assinados e concordados por ambas as partes, no momento em que um

¹⁴ Disponível em: <https://reporterbrasil.org.br/gig/>

trabalhador decide se cadastrar como motorista por aplicativo da empresa Uber.

O processo de cadastro como motorista da Uber pode ser feito de maneira muito rápida, sendo necessário apenas o preenchimento de alguns formulários, o envio de alguns arquivos (fotos de documentos e comprovante de residência), e a assinatura dos "termos de uso". Mas para calcular esse tempo e a simplicidade do processo, devemos levar em consideração a possibilidade de concordar com esses termos sem, de fato, lê-los. Fator ainda mais problemático quando percebemos que esses termos são, na verdade, contratos de trabalho mascarados e escondidos, e que exigem uma leitura muito minuciosa, incompatível com os poucos minutos que se espera para a conclusão do processo.

A concordância dos *Termos e Condições Gerais dos Serviços de Tecnologia* e da *Declaração do(a) Condutor(a)* é a última etapa para finalizar o cadastro como motorista, faltando apenas a confirmação dos documentos enviados anteriormente e a obtenção de licenças municipais específicas (como o CONDUAPP e o CSVAPP, para o Município de São Paulo) para que a atividade remunerada possa ser iniciada. A *Declaração do(a) Condutor(a)* é formalmente um adendo dos "Termos", trazendo acréscimos específicos aos motoristas de São Paulo (SP). A declaração traz, em parágrafo único:

1. Você declara, pelo presente termo de responsabilidade, para os devidos efeitos legais:
 - a) que se compromete a exercer a atividade de transporte individual privado exclusivamente por meio de Operadoras de Tecnologia – OTTC devidamente credenciadas junto à Prefeitura de São Paulo, nos termos do Decreto Municipal 56.981/2016 e posteriores alterações pelo Decreto Municipal 58.595/2019, bem como respectivas Resoluções do Comitê Municipal do Uso do Viário (CMUV);
 - b) que se encontra devidamente inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS); e



c) estar ciente de que o não cumprimento do disposto na presente declaração acarretará a aplicação das sanções previstas na legislação pertinente.¹⁵ (UBER,2020. p1)

Já os *Termos e Condições Gerais dos Serviços de tecnologia*, ou "Termos", como a própria Uber prefere chamá-los, é um documento muito mais longo, contendo todas as contradições que iremos analisar em seguida. Ao todo são 21 itens presentes nos "termos", alguns contendo subitens.

Logo na apresentação do documento, como na maioria dos contratos, são expostas as partes envolvidas no acordo, no caso o motorista interessado no cadastro e a empresa de tecnologia Uber. Como exposto:

"Você" é uma peessoa física dedicada à prestação de serviços de transporte ("Motorista"), e "nós" somos a Uber do Brasil Tecnologia Ltda., sociedade de responsabilidade limitada, estabelecida no Brasil, com sede na Av. Juscelino Kubitscheck, nº 1909, 12º, 14º e 15º andares, salas 121, 141 e 151, São Paulo/SP, inscrita no CNPJ sob nº 17.895.646/0001-87. **A sua relação conosco na qualidade de Motorista será regida por estes Termos e Condições Gerais dos Serviços de Tecnologia ("Termos") e, ao clicar em "Sim, eu concordo", Você manifesta expressamente sua vontade de se vincular a estes Termos, assim como aceita todas as disposições aqui contidas.** (UBER, 2020. p1. Grifos nossos)

O interessante dessa apresentação é a especificidade de pessoa física nos termos referentes ao motorista, restringindo a conexão entre a Uber e qualquer outra empresa terceirizada, seja de transporte ou não, o que pode ter uma influência direta em trabalhadores que buscavam se cadastrar por meio de um cadastro MEI (microempreendedor individual). Já podemos perceber o caráter complexo do documento logo nos itens iniciais. Afinal, apresentando-se apenas como uma empresa de tecnologia, todo o restante do "Termo" tem como objetivo isentar a empresa de qualquer responsabilidade empregatícia que ela possa ter com os motoristas, em

¹⁵Declaração do(a) condutor(a), resolução nº 21/2019.

muitos casos responsabilizando o passageiro por quaisquer problemas ocorridos durante a viagem. Como enunciado no item 1 do documento:

1. Objeto.

1.1. Estes Termos têm por objeto reger o seu uso de nossos serviços de tecnologia, (...) permitindo a Você prestar serviços de transporte sob demanda diretamente para usuários(as) do aplicativo da Uber ("Usuários(as)") na região em que Você está se cadastrando para dirigir, seja ela qual for, dentro do território da República Federativa do Brasil ("Serviços de Intermediação" e, quando em conjunto com os "Serviços de Licenciamento", apenas "Serviços").

Ao utilizar o Aplicativo de Motorista, Você poderá receber solicitações de serviços de transporte de Usuários(as) e, caso Você aceite uma solicitação, Você poderá fornecer serviços de transporte a eles diretamente, por sua própria conta ("Viagem(ns)").

1.2. **NÓS SOMOS UMA EMPRESA QUE FORNECE SERVIÇOS DE TECNOLOGIA E, PORTANTO, DESENVOLVE, LICENCIA E ATUALIZA PROGRAMAS DE COMPUTADOR, ENTRE OUTRAS ATIVIDADES. NÓS NÃO PRESTAMOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE, NEM OPERAMOS COMO AGENTES PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.** (UBER, 2020, p. 1. Grifos nossos)

Já está prontamente exposta, pelo "termo", a maior contradição e precarização do sistema Uber. O motorista é uma pessoa física prestadora de serviço e a empresa apenas fornece a plataforma de conexão, mas então quem seria o contratante? No item 3 temos claro que:

3. Usuários(as) .

3.1. Ao aceitar uma solicitação de Viagem, Você cria uma relação **contratual direta com o(a) Usuário(a)**. [...] **NÓS NÃO SOMOS RESPONSÁVEIS PELAS AÇÕES OU OMISSÕES DE UM(A) USUÁRIO(A) CONTRA VOCÊ OU SEU VEÍCULO, E VOCÊ É EXCLUSIVAMENTE RESPONSÁVEL POR QUAISQUER OBRIGAÇÕES OU RESPONSABILIDADES EM RELAÇÃO AOS(ÀS) USUÁRIOS(AS) OU TERCEIROS(AS) DECORRENTES DAS VIAGENS.** (UBER, 2020, p. 3. Grifos nossos)



Ou seja, não somente a Uber se exclui da responsabilidade contratual de qualquer corrida, como particulariza a relação de prestação de serviço aos motoristas e passageiros, onde cada corrida representa um contrato em que os termos são muitas vezes desconhecidos e ignorados, sendo incumbência dos motoristas arcar com todas as obrigações e responsabilidades das viagens, e aos passageiros somente pagar pelo serviço prestado, ambos estando expostos a avaliações recíprocas que, em casos extremos, podem levar ao bloqueio e cancelamento de suas contas. Para piorar, as partes do contrato têm sua comunicação inteiramente controlada pela plataforma da Uber, tendo pouquíssimas aberturas para negociação de termos e valores. Na verdade, é também de inteira responsabilidade da Uber o cálculo do valor do serviço prestado.

4. Utilização do nosso Aplicativo de Motorista por Você.

4.1. Ao concordar com estes Termos, Você cria uma relação contratual direta conosco. No entanto, nós não controlamos ou gerenciamos Você ou os serviços prestados por Você aos Usuários, nem temos o direito de fazê-lo, de forma geral ou durante a realização de Viagens. **Os presentes Termos regem tão somente a utilização do nosso Aplicativo de Motorista.** (UBER, 2020, p.3. Grifos nossos)

O item 7 do "Termo" — talvez o mais alarmante — especifica como funciona todo o método de precificação de uma viagem. Segundo o artigo, o motorista tem o *direito* de cobrar um valor do usuário por viagem completada, o valor da corrida — ou "preço" — é composto por duas tarifas, o *preço base* e a *parcela variável*, como apresentado pelo contrato:

- a) O Preço Base, consistindo em um valor fixo que pode mudar conforme a localidade e a modalidade de Viagem; e
- b) A parcela variável, que consiste em um valor calculado com base na distância e/ou na quantidade de tempo das Viagens, ou conforme exigido pela legislação aplicável ("Parcela Variável"). A distância e/ou a quantidade de tempo usadas como base para o cálculo da Parcela Variável

poderão ser pré-determinadas em certas situações, tal como para Viagens com preço fixo ou preço mínimo. A distância e/ou a quantidade de tempo poderão, ainda, ser estimadas quando as informações de GPS para uma Viagem não estiverem disponíveis. Além disso, a Parcela Variável poderá variar conforme (i) a região (conforme detalhado em <https://partners.uber.com/p3/payments/fare>), (ii) a oferta e demanda local, ou (iii) com base em fatores do mercado local. (UBER, 2020, pp. 5-6)

Também são adicionados ao preço de uma viagem valores como tarifas por pedágio, impostos e cobranças governamentais, e principalmente, a *Taxa de Serviço*, taxa cobrada pela Uber em razão do uso do aplicativo para motoristas. Todo funcionamento desse mecanismo é descrito nos itens 7.7 e 7.8 do "Termo", e é basicamente a partir desta tarifação que toda a exploração da empresa sob o trabalho do motorista é consolidada. A empresa coloca-se na posição, por meio do "termo", de conectar o contratante (passageiro/usuário) e contratado (motorista), controlar o valor do serviço prestado e intermediar todas as formas de pagamento, além de manipular, sob seu exclusivo critério, a parcela de cada corrida que despojará para si por meio da *Taxa de Serviço*. Como aponta o documento:

7.7. Taxa de Serviço. Em contraprestação pela sua utilização do nosso Aplicativo de Motorista e de nossos Serviços, Você concorda em nos pagar uma taxa de serviço, que será composta pelas parcelas a seguir ("Taxa de Serviço"):

- a) Uma parcela variável, que é equivalente a uma porcentagem variável calculada sobre os seus Ganhos, devida pelos Serviços de Intermediação; e
- b) Uma parcela fixa, devida a título de royalties pelos Serviços de Licenciamento.

7.8. A PARCELA FIXA DA TAXA DE SERVIÇO PODERÁ SER DEVIDA EM VIRTUDE DA MERA UTILIZAÇÃO DO APLICATIVO OU MESMO EM CASOS DE CANCELAMENTO DA VIAGEM. NO ENTANTO, A UBER PODERÁ, A SEU EXCLUSIVO CRITÉRIO, DEIXAR DE REALIZAR ESSA COBRANÇA EM CERTAS SITUAÇÕES. A UBER SE RESERVA O DIREITO DE AJUSTAR A FORMA COMO A TAXA DE



SERVIÇO É CALCULADA A QUALQUER TEMPO, A SEU CRITÉRIO EXCLUSIVO, COM BASE NAS CONDIÇÕES E FATORES DO MERCADO LOCAL. A UBER FORNECERÁ UM AVISO A VOCÊ NA OCORRÊNCIA DE TAL MUDANÇA. A UTILIZAÇÃO DO NOSSO APLICATIVO DE MOTORISTA APÓS QUALQUER MUDANÇA NO CÁLCULO DA TAXA DE SERVIÇO SERÁ INTERPRETADA COMO CONCORDÂNCIA DE SUA PARTE EM RELAÇÃO A TAL MUDANÇA. PARA QUE NÃO RESTE DÚVIDA, TAL COMO PREVISTO NESTA CLÁUSULA, SEM PREJUÍZO DO FATO DE QUE A UBER RECEBERÁ O PAGAMENTO DE USUÁRIO, A UBER FARÁ JUS APENAS À TAXA DE SERVIÇO. (UBER,2020, p. 7)

A Uber também se coloca, como descrito no item 7.4 do "Termo" como o *Agente de Coleta* dos pagamentos, formalizando seu papel como intermediadora dos pagamentos dos usuários e estipuladora dos valores recomendados por corrida, abrindo uma brecha para o motorista cobrar mais ou menos, segundo créditos de "boa-fé". Vale apontar também que a Uber não faz o repasse imediato dos ganhos de uma viagem, mas sim semanalmente, junto com o montante acumulado de todas as corridas realizadas no período, oneradas pelas taxas previstas.

Também é previsto no "termo", caso o motorista aprove, o repasse de uma parcela do montante semanal para o pagamento de acordos ou dívidas externas do motorista, como no caso de aluguel do veículo, por exemplo. Porém, a Uber em momento algum se responsabilizará pela inadimplência do motorista com as locadoras, podendo até cancelar contas caso o montante acumulado não seja suficiente para pagar o valor do empréstimo, e a conta só poderá ser reaberta caso a dívida com a locadora seja quitada.

Como uma suposta empresa de tecnologia, é pelo item 10 que se resume todo propósito do termo, seguido por mais uma contradição e irresponsabilidade escancarada da empresa, logo no item 11:

10.
Licença de Software.

10.1. Sujeito a estes Termos, nós concedemos a Você uma licença pessoal, não exclusiva, não transferível, não sublicenciável e remunerada conforme previsto na Cláusula 7.7 para instalar e utilizar o nosso Aplicativo de Motorista e suas funcionalidades em seu dispositivo, exclusivamente para a finalidade de realizar Viagens e utilizar nossos Serviços. Esta licença se encerrará no momento em que Você parar de utilizar permanentemente nossos Serviços. Nesta hipótese, Você deverá deletar o Aplicativo de Motorista de todos os **dispositivos relacionados**. Além disso, Você não deverá ceder o Aplicativo de Motorista ou qualquer dado associado a ele.

11. Dispositivos.

11.1. Caso Você utilize seu próprio dispositivo móvel para acessar e utilizar o nosso Aplicativo de Motorista, **Você será responsável pela aquisição, custos e manutenção do dispositivo e respectivos planos de dados para acesso à Internet. Note que utilizar nosso Aplicativo de Motorista e nossos Serviços poderá consumir uma quantidade alta de dados e, por isso, recomendamos que Você utilize um plano de dados ilimitado ou, no mínimo, com limites muito altos de utilização de dados. Nós não cobriremos nenhuma taxa, custo ou excessos de uso associados ao seu plano de dados.**(UBER, 2020, p.11)

Todo o funcionamento da operação, a conexão entre todas as partes envolvidas em uma corrida e a própria formulação do conceito da Uber depende do uso constante da *Internet*. A Uber não teria sido criada e não poderia existir hoje sem conexões *online*. A empresa nunca desenvolveu, e provavelmente jamais irá desenvolver, uma linha de serviços *offline* e o próprio propósito da empresa sempre foi depender o mínimo possível de relações analógicas, tendo primeiramente desenvolvido, por exemplo, um sistema de pagamentos por corridas via cartões de crédito e somente após grande relutância dos diretores da empresa, um recurso para pagamento em papel-moeda (LASHINSKY, 2017). A própria cobrança da *Taxa de serviço* não seria possível sem uma conexão via internet.

Mesmo assim, a empresa não se coloca nem na posição de facilitar a obtenção de um plano de dados de Internet aos motoristas, muito menos de oferecer um pacote de dados próprio, fazendo com que os motoristas



tenham que arcar com seus próprios gastos de Internet para poderem trabalhar.

Segundo o item 12, os "termos" podem ser rescindidos a qualquer momento, por ambas as partes, como apontado:

12. Prazo e Rescisão.

12.1. Os presentes Termos terão início na data em que forem aceitos por Você e permanecerão em vigor até que sejam extintos, por Você ou por nós. Você poderá rescindir os presentes Termos a qualquer momento. A RESCISÃO PODERÁ SER EXERCIDA POR NÓS (i) IMEDIATAMENTE POR DESCUMPRIMENTO DESTES TERMOS, DA POLÍTICA DE DESATIVAÇÃO, OU DO CÓDIGO DE CONDUTA DA UBER, COM A SUA CONSEQUENTE DESATIVAÇÃO DA PLATAFORMA, SEM QUALQUER ÔNUS INDENIZATÓRIO OU AVISO PRÉVIO, E (ii) NOS DEMAIS CASOS, MEDIANTE ENVIO DE NOTIFICAÇÃO A VOCÊ COM 7 (SETE) DIAS DE ANTECEDÊNCIA. (UBER, 2020, p.11)

Como era de se esperar, a empresa também não se responsabiliza em indenizar de qualquer forma um motorista desativado. O item 13 autoriza a empresa a coletar, acessar, transferir e compartilhar qualquer tipo de dados e informações sobre o motorista e o serviço prestado, desde a criação do cadastro até a rescisão do "termo". O item 14 trata de indenizações (ou falta delas) em casos de acidentes que o motorista possa sofrer enquanto estiver usando o aplicativo (a empresa não assume responsabilidade nenhuma sobre acidentes que tenham acontecido enquanto o aplicativo não estiver sendo usado). Para elucidar:

14. Seguro e Acidentes.

14.1. Você reconhece ser de sua responsabilidade manter, durante a vigência destes Termos, todos os seguros listados a seguir, com os níveis de cobertura exigidos pelas leis aplicáveis: seguro comercial de responsabilidade civil para automóveis para todos os veículos que Você operar que forneça proteção contra lesões corporais e danos materiais a terceiros(as), assim como contra qualquer indenização que independa de culpabilidade, quando exigida por tais leis e não puder ser renunciada por um(a) segurado(a); seguro comercial de responsabilidade civil

que forneça proteção para danos pessoais, publicidade, danos materiais a terceiros, e responsabilidade civil empregador, aplicável, por exemplo, quando você tiver empregados seus conduzindo o veículo. Mediante nossa solicitação, Você deverá fornecer uma cópia dessa(s) apólice(s) de seguro(s) dentro de 7 (sete) dias. Nós poderemos, a qualquer tempo, verificar seu(s) seguro(s) com seguradoras ou terceiros, e Você deverá obter todo o consentimento necessário de todos os seus motoristas que estejam realizando Viagens em seu nome, a fim de permitir que quaisquer terceiros relevantes (tais como seguradoras, corretores e autoridades de licenciamento) verifiquem, forneçam e/ou divulguem, a nós ou às nossas afiliadas, detalhes de qualquer apólice de seguro relacionada a Você. Caso Você se envolva em um acidente automobilístico enquanto estiver utilizando nosso Aplicativo de Motorista e que possa dar causa a um sinistro, você deverá nos fornecer toda a informação relevante o mais rápido possível (em não mais do que 30 dias) e deverá cooperar com nossas seguradoras em qualquer investigação de tal acidente. A Uber poderá optar por contratar determinados seguros em seu nome. **Você está ciente e concorda que a Uber poderá alterar, reduzir ou cancelar qualquer cobertura de seguro por ela contratada a qualquer tempo, sob sua inteira discricionariedade e sem obrigação de notificar ou de obter autorização para fazê-lo.** VOCÊ CONCORDA QUE QUALQUER PAGAMENTO REALIZADO A VOCÊ SOB O SEGURO DE ACIDENTES PESSOAIS DE PASSAGEIRO (APP) MANTIDO PELA UBER OU POR UM FORNECEDOR TERCEIRO EM RAZÃO DE UM ACIDENTE REDUZIRÁ QUALQUER RESPONSABILIDADE FRENTE A VOCÊ DECORRENTE DO MESMO ACIDENTE. (UBER, 2020, p. 12. Grifos Nossos)

Como visto, é de responsabilidade do motorista manter todos os seguros listados a todo momento, e de todos os veículos que tenha cadastrado no aplicativo. Em contrapartida, a Uber em momento algum se coloca à disposição de indenizar e/ou auxiliar o motorista em casos de acidente, podendo contratar e cancelar seguros sem aviso prévio e podendo realizar investigações próprias para decidir ou não pelo acionamento de seus seguros contratados.

O item 19 é conclusivo e fundante de toda a problemática que queremos discutir ao afirmar o caráter de igualdade entre motorista e



empresa no estado de partes contratantes individuais, não permitindo que os "termos" possam ser entendidos como um contrato de trabalho de qualquer natureza, ou que o motorista possa ser entendido como algum tipo de funcionário, contratado ou prestador de serviço à Uber.

19. Relação.

19.1. A relação estabelecida entre nós é exclusivamente de partes contratantes independentes. Estes Termos não constituem um contrato de trabalho, nem criam uma relação de trabalho, joint venture, parceria, assessoria, corretagem, ou de agenciamento entre nós, bem como não lhe concede autoridade de nos vincular ou de se apresentar como nosso(a) empregado(a), agente ou representante autorizado. (UBER, 2020, pp. 13-14)

Podemos concluir, portanto, que estamos diante de nova modalidade de relação de trabalho sem contrato, permitindo ao empregador fugir de todas as suas responsabilidades legais, ou mais, simplesmente tirando-o da posição de empregador. A principal argumentação da empresa — ser uma desenvolvedora de serviços tecnológicos — é traiçoeira, pois não existiria um serviço tecnológico sequer para ser ofertado sem as incontáveis horas de trabalho realizadas por motoristas em todos os cantos do mundo. Como aponta Ricardo Antunes:

A Uber é outro exemplo mais do que emblemático: trabalhadores e trabalhadoras com seus automóveis, isto é, com seus instrumentos de trabalho, arcam com suas despesas de seguridade, com os gastos de manutenção dos veículos, de alimentação, limpeza, etc., enquanto o "aplicativo" — na verdade, uma empresa privada global de assalariamento disfarçado sob a forma de trabalho desregulamentado — apropria-se do mais-valor gerado pelo serviço dos motoristas, sem preocupações com deveres trabalhistas historicamente conquistados pela classe trabalhadora. (ANTUNES, 2018. pp. 34 – 35)

Antunes elabora nas páginas seguintes ao trecho citado uma densa discussão sobre a possibilidade de

setor de serviço gerar mais-valor¹⁶, fazendo ligações diretas com a obra de Marx, mais especificamente o livro II de O Capital, onde o autor faz análises referentes à indústria de transportes (marítimo e ferroviário). Essa indústria, responsável por vender o próprio deslocamento da mercadoria — que não possuiria utilidade alguma estando estacionária na porta das fábricas, acaba sendo parte essencial do *processo de produção*, mesmo não produzindo necessariamente um *produto material*.

Portanto, Marx caracteriza a atividade na indústria de transporte como um *processo de produção dentro do processo de circulação*. Essa formulação oferece, como veremos adiante, pistas seminais para se pensar o mundo capitalista dos serviços que se amplia exponencialmente em nosso tempo. Como o autor apresenta uma *concepção ampliada de indústria*, não só no Livro II de O Capital, mas também nos *Grundrisse*, é possível compreender que se desenvolve uma processualidade produtiva no ramo dos transportes, tanto marítimo como ferroviário, além de no armazenamento, nas comunicações, na indústria do gás e em outras esferas. Isso porque, dadas as suas particularidades, elas contemplam um *processo de produção em seu movimento*, ainda que dela não resulte *nenhum produto material*, como é o caso da indústria de transportes. (ANTUNES, 2018, p. 41)

É de nosso interesse, por hora, levantar essa importante discussão para demonstrar que esse relacionamento entre "partes contratantes independentes", que a empresa Uber procura estabelecer com os motoristas, não representa nada de novo sob a lógica do desenvolvimento do capital. Ao contrário, já é algo há muito tempo explorado e desenvolvido por empresas capitalistas ao longo dos anos e está no cerne da própria acumulação do capital. Ou seja, o motorista pode ser chamado de contratante, de usuário de aplicativo, colaborador, sócio, o que for, mas, na prática da atividade remunerada ele é um trabalhador, disposto a vender sua força de trabalho em troca de uma remuneração em forma de salário,

¹⁶ Para mais, ver *O privilégio da servidão, o novo proletariado de serviços na era digital*, pp. 39-64.



depositada semanalmente e que está diretamente ligado a uma prática laboral, um dispêndio de energia. Em contrapartida, sua remuneração não está diretamente ligada ao seu trabalho, muito menos é completa, como o item 7.7 do "termo" demonstra. Para concluir, podemos trazer Antunes novamente:

Aqui é preciso fazer um breve parêntese: a precarização não é algo estático, mas um modo de ser intrínseco ao capitalismo, um processo que pode tanto se ampliar como se reduzir, dependendo diretamente da capacidade de resistência, organização e confrontação da classe trabalhadora. Trata-se de uma tendência que nasce, conforme Marx demonstrou em *O Capital*, com a própria criação do trabalho no capitalismo. Como a classe trabalhadora vende sua força de trabalho e só recebe por parte de produção, o excedente que é produzido e apropriado pelo capital, tende a se ampliar por meio de vários mecanismos intrínsecos a sua lógica. (ANTUNES, 2018. p. 59)

CONCLUSÕES

Entre a formulação do conceito da economia compartilhada e suas conexões com a realidade, vemos crescer um grande vale, que separa cada vez mais os propósitos iniciais do conceito com as empresas que garantem funcionar sob seus moldes. Sobre o caso das empresas-aplicativos voltadas à prestação de serviço, a economia compartilhada parece ser mais um jogo de palavras do que uma cartilha de princípios, onde a velha exploração da mão de obra humana está igualmente presente, porém maquiada.

Ou seja, trabalhadores *uberizados* não vendem mais sua força de trabalho, mas a *compartilham*, muitas vezes tendo que arcar também com os custos dos meios de realização/produção das atividades, sem possuir controle algum sobre suas rendas, sobre o custo a ser cobrado pelo trabalho, e sem contar com muitas garantias previstas em lei.

Quando então observamos a realização em vias de fato da prática trabalhista, tanto no dia a dia, quanto na relação contratual entre um motorista de aplicativo e a empresa Uber, percebemos que o modelo de economia compartilhada não apresenta nada de novo sob o aspecto da exploração de mão de obra capitalista.

Por fim, vale assinalar que não buscamos aqui criticar o conceito de economia compartilhada, mas constatar que seus alicerces básicos de caracterização infelizmente não condizem com o que é praticado por muitas empresas que alegam seguir este modelo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTUNES, Ricardo. O Privilégio da Servidão: o novo proletariado de serviços na era digital. 1ª Edição, São Paulo : Boitempo, 2018.

BARROS, Carlos Juliano Barros; ANGELI, Caue; FILHO, Maurício Monteiro. Gig - a uberização do trabalho. Realização Repórter Brasil, 2019.

BELK, Russel. You are what you can access: sharing and collaborative consumption online. Journal of Business Research, vol. 67(8), pp. 1595–1600

DA SILVEIRA, Lisiane Mello; PETRINI, Maria; DOS SANTOS, Ana Clarrisa Matte Zanardo. Economia compartilhada e consumo colaborativo: o que estamos pesquisando? REGE, Revista de Gestão (FEAUSP), vol. 23, pp. 298-305, 2016.

MARTIN, C. J. The sharing economy: a pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? Ecological Economics, vol. 121, pp. 149-159

UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., Termos e Condições Gerais dos Serviços de Tecnologia e da Declaração do(a) Condutor(a), 2020.

____., Declaração do(a) Condutor(a), 2020.

