

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS**  
**Faculdade de Direito e Ciências do Estado**  
**Programa de Pós-Graduação**

**DA MÁQUINA À NUVEM:**  
**caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber**

**Belo Horizonte**  
**2018**

**Ana Carolina Reis Paes Leme**

**DA MÁQUINA À NUVEM:  
caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Direito e Ciências do Estado, da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Direito.

Linha de pesquisa: Direitos Humanos e Estado Democrático de Direito: Fundamentação, Participação e Efetividade

Área de estudo: Acesso à justiça pela via dos Direitos, Direitos Humanos e Políticas Públicas

Orientadora: Prof. Dra. Adriana Goulart de Sena Orsini

**Belo Horizonte**

**2018**

---

L551d Leme, Ana Carolina Reis Paes  
Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça  
pela via de direitos dos motoristas da Uber / Ana Carolina Reis  
Paes Leme. – 2018.

Orientadora: Adriana Goulart de Sena Orsini.  
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas  
Gerais, Faculdade de Direito.

1. Direito do Trabalho – Brasil – Teses 2. Acesso à justiça – Brasil  
3. Relações trabalhistas – Brasil – Teses 4. Transporte urbano – Brasil  
I.Título

CDU(1976) 331.1

---

Ficha catalográfica elaborada pelo bibliotecário Junio Martins Lourenço CRB 6/3167

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS**  
**Faculdade de Direito e Ciências do Estado**  
**Programa de Pós-Graduação**

A dissertação intitulada “Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber”, de autoria de Ana Carolina Reis Paes Leme, foi considerada \_\_\_\_\_ pela banca examinadora constituída pelos seguintes professores:

---

Profa. Dra. Adriana Goulart de Sena Orsini  
(UFMG – Orientadora)

---

Prof. Dr. \_\_\_\_\_  
(UFMG)

---

Prof. Dr. \_\_\_\_\_  
(\_\_\_\_\_)

---

Prof. Dr. \_\_\_\_\_  
(\_\_\_\_\_)

Belo Horizonte, 3 de agosto de 2018.

## AGRADECIMENTOS

Meu agradecimento vai para todos que passaram pela minha vida desde o dia em que optei por mais esse desafio. Agradeço, em especial:

À minha orientadora, Professora Adriana Goulart de Sena Orsini, pela indicação dos caminhos, valorização das conquistas, tempo que me dedicou e por transformar a névoa cinza em céu de brigadeiro.

Aos meus pais, que apoiaram meus estudos e deram todo o suporte necessário, o que me fez caminhar até aqui. A minha irmã Ana Sílvia Reis Paes Leme, pelo exemplo de êxito no mestrado. Ao meu primo Caio Paes Leme, pelas angústias compartilhadas. Ao meu primo Fábio Ferriani, pelas informações fornecidas diretamente de São Francisco, Califórnia.

Aos professores Antônio Gomes de Vasconcelos, Antônio Álvares da Silva, Miracy Barbosa de Sousa Gustin e Mônica Sette Lopes, pelas lições transmitidas nas disciplinas do programa de pós-graduação de nossa faculdade, pelas reflexões proporcionadas e instigantes discussões. Ao Professor José Eduardo Resende Chaves Júnior, por me apresentar a nuvem.

Agradeço também aos parceiros que estiveram comigo nesta caminhada. Sou especialmente grata a todos do Programa RECAJ-UFMG, pela troca contínua de saberes e parceria nas atividades de extensão, em especial a Caio Augusto Souza Lara, pelo apoio desde a elaboração do projeto de pesquisa.

À escritora Gisele Mirabai, pelos fantásticos ensinamentos no processo de *coach* literário, essenciais ao desenvolvimento e escrita do texto, com proposta de conter eletricidade e simbologia de imagens relacionadas ao céu, neblina, máquina, veículo e trânsito.

À Lília Finelli, pelo auxílio e impecável revisão de todos os meus trabalhos científicos. À Nancy Meneghini, por não ter medido esforços para me ajudar na sistematização dos dados.

Agradeço também aos amigos do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, por me ouvirem falar e repetir, incessantemente, sobre o tema do trabalho.

Por fim, à sociedade brasileira, pela resistência em manter a universidade pública e de qualidade, onde encontrei espaço para o debate, a pesquisa e a elaboração da presente dissertação.

*"Apesar de estar conseguindo pagar as contas, o que ganhava em uma hora no antigo emprego, recebo em um dia de trabalho na Uber. A tarifa é muito baixa e devido a isso é impossível realizar uma carga horária menor, gerando uma escravização do trabalhador impedindo que ele reingresse no mercado de trabalho voltado para sua área. Não posso fazer uma carga horária menor de trabalho, pois se fizer uma carga menor não vou conseguir cobrir os gastos, então acabo sendo escravizado pelo trabalho. Uma carga de trabalho tão pesada estava contra meus planos, pois quero voltar pra minha área. Dirijo o Uber para pagar as contas".*

Marcos, 51 anos, pós-graduado em Tecnologia da Informação, participante da pesquisa etnográfica de Rodrigo Carelli (CARELLI, Rodrigo. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. *In*: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende. Coord. Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano. São Paulo: LTr, 2017. p. 136).

## RESUMO

Este trabalho objetiva encontrar vias legítimas e adequadas para solucionar conflitos na era da intermediação eletrônica do trabalho, em especial existentes entre motoristas contratados pelo aplicativo da empresa Uber. A pesquisa realizada nesta dissertação envolveu acompanhamento do procedimento investigativo instaurado pelo Ministério Público do Trabalho, acerca de possíveis lesões aos direitos coletivos dos trabalhadores, bem como à ordem jurídica e o mapeamento das ações trabalhistas em curso nos Tribunais Regionais do Trabalho brasileiros. A presente dissertação visa também demonstrar as estratégias utilizadas pela empresa pesquisada para seduzir consumidores, clientes, trabalhadores e, inclusive, o Governo e o Poder Judiciário, o que acaba por dificultar, para não dizer inviabilizar, o acesso efetivo dos motoristas à Justiça e aos direitos trabalhistas.

**Palavras-chave:** Acesso à Justiça. Acesso à justiça pela via dos direitos. Uberização do Trabalho. Plataformas eletrônicas. Controle algorítmico.

## **ABSTRACT**

This paper aims to find legitimate and adequate ways to solve conflicts in the era of electronic labor intermediation, especially among drivers hired by Uber. The research carried out in this dissertation involved the monitoring of the investigative procedure instituted by the Brazilian Public Prosecutor's Office, concerning possible injuries to the workers' collective rights, as well as to the legal order. The present dissertation also aims to demonstrate the strategies used by the company researched to seduce consumers, clients, workers and even the Government and the Judiciary, which makes it difficult, not to say unfeasible, to effectively access drivers to Justice and labor rights.

**Keywords:** Access to justice. Access to justice by rights. Uberization of Labor. Electronic platforms. Algorithmic control.

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AMPARU	– Associação dos Motoristas Parceiros das Regiões Urbanas do Brasil
ASMAP	– Associação de Motoristas Autônomos e de Plataforma Digital de Brasília
art.	– artigo
CLT	– Consolidação das Leis do Trabalho
CONAFRET	– Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (CONAFRET)
CR/1988	– Constituição da República Federativa do Brasil de 1988
inc.	– inciso
MPT	– Ministério Público do Trabalho
MTE	– Ministério do Trabalho e Emprego
NTIC	– Novas tecnologias de informação e comunicação
STF	– Supremo Tribunal Federal
STJ	– Superior Tribunal de Justiça
TRF	– Tribunal Regional Federal
TRT	– Tribunal Regional do Trabalho
TST	– Tribunal Superior do Trabalho
UFMG	– Universidade Federal de Minas Gerais

## LISTA DE FIGURAS (acervo pessoal da pesquisadora)

Figura 1 – <i>Uber AeroBike</i> no Carnaval de Belo Horizonte/MG.....	38
Figura 2 – Lançamento do <i>Uber Acqua</i> na Praia de Ipanema/RJ .....	38
Figura 3 – Instalação do <i>Uber Fresh</i> no Arpoador/RJ .....	39
Figura 4 – Patrocínio do Carnaval 2018 do Rio de Janeiro.....	39
Figura 5 – Barraca de praia no Posto 12, no Rio de Janeiro/RJ .....	40
Figura 6 – Número de processos com pedido de vínculo empregatício em curso no Brasil .....	91

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Ações Trabalhistas ativas contra a Uber no TRT 2ª Região – por assunto.....	92
Gráfico 2 – Processos ativos contra a Uber em primeira instância – situação no TRT 2ª Região.....	92
Gráfico 3 – Processos ativos contra a Uber em segunda instância – situação no TRT 2ª Região.....	93
Gráfico 4 – Processos contra a Uber em primeira instância – situação no TRT 3ª Região.....	100
Gráfico 5 – Processos contra a Uber em segunda instância – situação no TRT 3ª Região.....	100
Gráfico 6 – Processos ativos (consulta CEAT) e arquivados (consulta de terceiros) no TRT 3ª Região.....	103

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Processos em curso envolvendo a Uber do Brasil nos Tribunais Regionais do Trabalho que forneceram a certidão.....	90
---	----

## **LISTA DE ANEXOS**

**(material disponibilizado apenas aos examinadores)**

**ANEXO A.1** – Inquérito Civil do Ministério Público do Trabalho em face da UBER, na versão completa

**ANEXO B** – Tabela com ações trabalhistas em trâmite na Justiça do Trabalho contra a Uber, certidões e gráficos das ações em curso na versão completa

**ANEXO C** – Cópias da petição inicial, defesa, sentença e petições de acordo de 06 (seis) processos em que a UBER fez acordo (casos dos reclamantes Artur, Caio, Geraldo, Marcos, Antonio, Alexandre)

**ANEXO D** – 03 sentenças com resolução de mérito favorável ao autor (MG, SP e RJ) e 01 acórdão do TRT/MG

**ANEXO E** – Pareceres do Ministério Público do Trabalho

**ANEXO F** – Sentença do TRT 21 que extinguiu o processo, sem resolução do mérito, declarando a incompetência da Justiça do Trabalho

**ANEXO G** – Processo do TRT 1 em que o trabalhador alega ter sido descadastrado do aplicativo e postula tutela de urgência

**ANEXO H** – Processo do TRT 2 em que o autor alega ter sido contratado para captar motoristas ("Uber Dost")

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>11</b>
<b>1 UBER: “O VEÍCULO”</b> .....	<b>16</b>
1.1 Estratégias de <i>marketing</i> e o <i>Uber World</i> .....	17
1.2 Artifícios e omissões da Uber .....	23
1.3 Uber: identificando as não características .....	30
1.4 O novo <i>marketing</i> e o acesso à Justiça pelos motoristas .....	36
<b>2 CAPITALISMO COGNITIVO: “O MOTOR”</b> .....	<b>45</b>
2.1 Da máquina à nuvem.....	47
2.2 Da sociedade da disciplina à sociedade do cansaço: um longo caminho percorrido .....	54
2.3 O capitalismo da emoção e a questão do acesso à Justiça.....	61
2.4 A captura da cooperação social.....	66
<b>3 PROCEDIMENTO INVESTIGATÓRIO: “A SINALIZAÇÃO”</b> .....	<b>71</b>
3.1 O Ministério Público do Trabalho como guardião da ordem jurídica e as provas obtidas no inquérito civil instaurado contra a Uber.....	73
3.2 Panorama da jurisprudência trabalhista: análise de processos de motoristas em face da Uber .....	89
<b>4 ACESSO À JUSTIÇA: “A DIREÇÃO”</b> .....	<b>112</b>
4.1 O perfil dos motoristas e o uso da advocacia estratégica como meio de impedir a formação de jurisprudência reconhecedora do vínculo de emprego.....	117
4.2 O acesso à justiça dos motoristas da Uber por meio da tutela coletiva.....	129
4.3 Os obstáculos ao acesso à justiça pela via dos direitos no caso dos motoristas da Uber .....	132
4.4 Outras vias de acesso: caminhos para um céu de brigadeiro .....	136
<b>CONCLUSÃO – O ACESSO À JUSTIÇA E AOS DIREITOS</b> .....	<b>142</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>145</b>
<b>ANEXO A.2</b> – Depoimentos, TRCT`S, lista de empregados demitidos, pedidos de vista, despacho que retirou o sigilo, contidos no inquérito civil do MPT em face da Uber.....	157

## INTRODUÇÃO

Parece mágica: você arrasta o dedo em seu *smartphone* e solicita um Uber. Em poucos minutos, o carro se encontra na porta da sua casa, o motorista lhe oferece água e balas, pergunta se a temperatura do ar-condicionado está confortável e deixa você escolher o estilo de música. O pagamento é feito no cartão de crédito e, curioso e encantado com o serviço, você pesquisa sobre o aplicativo e descobre que, do valor pago, 25% são descontados, a título de taxa. Da mesma forma, o combustível, a manutenção do carro, a depreciação do veículo e, inclusive, a água e as balas, tudo custeado pelo motorista.

Como se pode ver, o que parecia mágica, não é, já que uma vez inserido em um processo capitalista altamente sofisticado e com extrema exploração do trabalho humano.

Abre-se o teto solar, e as nuvens são de chuva.

Ao longo desta dissertação, será demonstrado que se trata, na verdade, de uma pan-exploração, em que o empregador-nuvem se aproveita do capitalismo da emoção, usa do *marketing* da economia colaborativa, da cooperação social, além de utilizar uma espécie de panóptico digital, camuflando-se e se escondendo para afastar a aplicação da norma jurídica trabalhista. Basta um olhar mais apurado pelos retrovisores para perceber que o modelo de negócio implantado pela empresa Uber é uma via expressa para a sonegação de direitos trabalhistas, no contexto do capitalismo cognitivo e tecnológico, da revolução cibernética e do controle por programação.

Dentro de um panorama histórico, a internet se difundiu, de forma global, a partir de 1995, mas, no primeiro momento, por meio de *broadcast*. Esse sistema, típico da radiodifusão e da TV, funcionava direcionado unicamente à produção para o consumo. Uma grande mudança ocorreu a partir de 2001, com a interação entre esses dois espaços (consumo e produção), unindo quem produz a quem consome conteúdo em uma só figura: o usuário da internet. Aplicativos multiplataformas passaram a viabilizar não somente a transmissão, mas, sobretudo, o compartilhamento massivo e interativo de conteúdo, tendência potencializada pela

internet das coisas<sup>1</sup>. Foi exatamente a tecnologia dessa internet que permitiu a criação dos *smartphones*.

A partir desses aparelhos celulares inteligentes e da inserção de *softwares* de interação massiva entre pessoas conectadas à internet, tornou-se possível contratar serviços por meio dos chamados “aplicativos”. Dessa forma, a criação de plataformas de compartilhamento virtuais proporcionou a intermediação eletrônica também no campo do trabalho.

A referida intermediação levou a um cenário nebuloso, que suscitou questionamentos sobre essa nova realidade produtiva, bem como em relação à elaboração de leis que disciplinassem as relações de trabalho. No momento atual, a intermediação eletrônica do trabalho se encontra em crescimento acelerado e envolve um grande universo de trabalhadores, como motoristas via aplicativo. Estes trabalhadores se encontram sem proteção jurídica específica em um terreno ainda muito novo no campo da lei, enquanto os aplicativos que permeiam serviços no universo digital crescem exponencialmente.

Chega-se, assim, ao seguinte contexto: ao mesmo tempo em que o potencial de controle da programação algorítmica é elevado, a percepção de quem está sendo controlado é muito sutil, o que gera a dificuldade no titular do direito em reconhecer a lesão.

O acesso à justiça pela via dos direitos pressupõe, no primeiro nível, que os cidadãos reconheçam a violação de seus direitos para então buscar reparação, portanto, verifica-se que há um problema elementar no acesso à justiça pelos motoristas da Uber. Como os assim chamados uberizados podem exigir seus direitos, a partir do momento em que a exploração se veste de sedução?

Por trás desse quadro, a história que se revela é a passagem do panóptico e da biopolítica de Foucault e do Estado vigilante de Orwell para o panóptico digital, por meio do *smartphone*, da internet e dos aplicativos multiplataformas interativos criando novas cores que, por sua vez, geram novas formas de auferir vantagens pela utilização da mão-de-obra. A concepção atual de poder não se centra mais no controle do passado, e sim no “controle psicopolítico do futuro”<sup>2</sup>. Neste, os reclusos

---

<sup>1</sup> ASHTON, Kevin. That “internet of Things” Thing. *RFIDJournal*, 22 jan. 2009. Disponível em: <<http://www.rfidjournal.com/articles/view?4986>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>2</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015. p. 48.

se expõem voluntariamente e vigiam-se uns aos outros. Seduz-se, em vez de proibir.

Passou-se, assim, da sociedade da disciplina à sociedade do controle, da sociedade da transparência à sociedade do rendimento, da sociedade do desempenho à sociedade do espetáculo, até se chegar ao estágio atual da sociedade do cansaço. Do modelo de organização do trabalho fordista-taylorista, centrado na “*máquina*”, o caminho percorrido leva até a organização uberista, centrada na “*nuvem*”. Enquanto antes o movimento era centralizado no motor, que levava de um ponto ao outro, agora, a nuvem permeia tudo e amplia-se para todos os lados. Ligar o limpador de para-brisas nem sempre adianta, já que a neblina entrou pelas janelas do automóvel e inebria a vista do motorista. No contexto da era digital, tornou-se difícil vislumbrar a via em que se está inserido e o caminho a percorrer adiante.

O foco da pesquisa realizada foi o de encontrar e revelar vias legítimas e adequadas para solucionar conflitos na era da intermediação eletrônica do trabalho, em especial existentes entre motoristas contratados por aplicativo e a empresa proprietária da tecnologia. Mesmo havendo outras empresas que prestam serviços semelhantes, a sociedade empresária Uber foi escolhida como recorte metodológico da pesquisa, por ter sido a responsável pela propagação do modelo de organização do trabalho a que se chamou de “uberizado”. A expressão “uberização” é comumente utilizada para identificação dos diversos modelos de negócios e inovações que permeiam a relação de oferta e demanda por meio um serviço via plataforma virtual.

O aplicativo Uber surgiu na contramão da legislação regulatória do transporte de passageiros e, por isso, mesmo com a adesão inicial de amigos dos sócios fundadores, ampla propaganda boca a boca e aceitação instantânea do público, teve resistência imediata dos taxistas e do governo norte-americano<sup>3</sup>. Porém, com elevado investimento em logística, *marketing*, tecnologia e estratégias de publicidade, expandiu-se pelo mundo de forma muito rápida. Na sequência, Uber Black, Uber X, Uber Pop, Uber Pool, Uber Pitch, Uber Copter, Uber Boat, Uber Pet, Uber Ice Cream, Uber Acqua, Uber Fresh, Uber Select, Uber Rush, Uber Eats, Uber Air, Uber Elevate e o Uber Hack foram estratégias criativas lançadas pela equipe de

---

<sup>3</sup> Os EUA foi o primeiro país a receber a plataforma Uber. (UBER. *Our History*. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/our-story/>>. Acesso em: 20 jun. 2018).

propaganda da empresa. O número de passageiros cresceu, e o de motoristas também.

Segundo informações da Uber, no ano de 2017, eram mais de 500 mil motoristas ativos por mês no Brasil; destes, 150 mil no Estado de São Paulo<sup>4</sup>. O número exposto indica a inequívoca importância e a urgência de se analisar formas de acesso à Justiça e a direitos aos motoristas que dirigem dia e noite em proveito da empresa-rede.

A pesquisa realizada nesta dissertação envolveu acompanhamento do procedimento investigativo instaurado pelo Ministério Público do Trabalho brasileiro, acerca de possíveis lesões aos direitos coletivos dos trabalhadores, bem como à ordem jurídica. No bojo do inquérito civil ao qual a autora teve acesso para fins de pesquisa, foram colhidos depoimentos de ex-empregados da Uber, que relataram como se dava a logística de toda a operação. Por pertinente à temática, foram acompanhados processos judiciais trabalhistas na Justiça do Trabalho entre os motoristas individualmente e a gigantesca Uber. Constatou-se que não houve, até o momento, jurisprudência de Tribunais pátrios reconhecendo direitos trabalhistas aos motoristas que pleitearam o vínculo de emprego, embora existam decisões de primeiro grau de procedência parcial.

O presente trabalho visa também demonstrar as estratégias utilizadas pela empresa pesquisada para seduzir consumidores, clientes, trabalhadores e, inclusive, o Governo e o Poder Judiciário, o que acaba por dificultar, para não dizer inviabilizar, o acesso efetivo dos motoristas à Justiça e aos direitos trabalhistas. Pretende-se revelar, ainda, como as demandas atomizadas, ajuizadas por motoristas individualmente, não conseguiram garantir efetivo acesso à Justiça e a direitos. Faz-se necessário, assim, mostrar como tais fatos ocorrem não somente em razão das mencionadas e apuradas técnicas de *marketing*, mas também da advocacia estratégica adotada pela Uber nesses processos, com intuito de impedir a formação de jurisprudência que reconheça aos trabalhadores a condição de empregados. Será apontado, ainda, outro fator importante que dá forma ao atual contexto: a falta de preparo dos operadores do Direito para atuar e julgar novos conflitos na era da intermediação digital.

---

<sup>4</sup> RIBEIRO, Gabriel Francisco. Uber tem 500 mil motoristas no Brasil e diz: “modelo fica inviável com PL”. *Uol*, Notícias, Tecnologia, 27 out. 2017. Disponível em: <<https://tecnologia.uol.com.br/noticias/redacao/2017/10/27/uber-tem-500-mil-motoristas-no-brasil-e-diz-modelo-fica-inviavel-com-pl.htm>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

Serão abordados, nessa perspectiva, os diversos obstáculos que, atualmente, inviabilizam o acesso desses trabalhadores à Justiça pela via dos direitos, bem como apresentadas outras propostas de ações, além da via judicial, que podem se mostrar respostas eficazes para dirimir e divulgar as questões existentes.

Partindo do pressuposto de que a norma que disciplina o trabalho subordinado – ou prestado com alienidade ou sob a sujeição da dependência – existe, está positivada nos artigos 2º, 3º e 6º, parágrafo único, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT); considerando que houve investigação ministerial e há provas do efetivo controle virtual do trabalho dos motoristas; diante do fato que a fraude à ordem jurídica está comprovada, porém, o Ministério Público não ajuizou a ação civil pública; levando-se em conta que o Judiciário se mostra resistente ao reconhecimento do vínculo empregatício; acredita-se, nesta dissertação, sem a pretensão de esgotar o tema, que o problema dos motoristas da Uber é uma questão de acesso à Justiça, e não de ausência de regulamentação trabalhista do contrato pactuado entre eles e a empresa-nuvem.

Nessa conjuntura, diante das estratégias adotadas pela Uber com o intuito de impedir a formação de jurisprudência trabalhista contrária aos seus interesses, sugere-se que a via coletiva despontaria, dentre as possíveis soluções que surgiram, como a mais adequada para garantir o acesso dos motoristas ao patamar civilizatório mínimo de direitos sociais. A partir de uma linguagem metafórica, considerando-se que tanto a Uber quanto os motoristas atuam no cenário das vias de mobilidade urbana, e com a finalidade de atribuir maior movimento e melhor apreensão do texto, os capítulos se dividem na seguinte ordem: 1. Uber: “o veículo”; 2. Capitalismo Cognitivo: “o motor”; 3. Procedimento Investigatório: “a sinalização”; 4. Acesso à Justiça: “a direção”. Da mesma forma, expressões relacionadas ao ato de mover-se, dirigir, guiar um veículo, bem como ao universo das vias de trânsito, como semáforos, placas, automóveis, congestionamentos, serão utilizadas durante todo o trabalho, com o intuito de gerar uma compreensão mais fluida desta dissertação.

## 1 UBER: “O VEÍCULO”

*“Erigimos nossa estrutura na imaginação antes de a erigirmos na realidade”<sup>5</sup>*

Tudo começou com dois empreendedores do Vale do Silício, um americano e outro canadense, reunidos em Paris, em um luxuoso apartamento, alugado para passar uma temporada com alguns amigos e discutir novos negócios e mudanças no estilo de vida. Um deles, Travis Kalanich, cansado de atuar em negócios *peer-to-peer*<sup>6</sup>, buscava algo inovador e desafiante. Refletindo sobre o assunto, seu amigo Garret Camp, ao se lembrar de como é difícil conseguir um táxi em São Francisco, teve a seguinte ideia:

– Por que não compramos umas limusines, contratamos alguns motoristas, alugamos uma garagem e, através de um aplicativo, tornamos possível que uma pessoa contrate uma viagem ao apenas apertar um botão, aparecendo uma limusine com um motorista em frente à sua casa em apenas um minuto?<sup>7</sup>

Na sequência, Travis Kalanich respondeu:

– Nós não vamos comprar nenhum carro, nós não vamos contratar nenhum motorista e muito menos vamos alugar garagem, porém, a ideia de criar um aplicativo em que a pessoa aperte um botão e o seu motorista particular apareça em poucos minutos, como num passe de mágica, é fantástica. (tradução livre).<sup>8</sup>

Assim surge a empresa Uber. Com elevado investimento em logística, *marketing*, tecnologia e estratégias de publicidade direta e indireta<sup>9</sup>, especialmente

<sup>5</sup> MARX, Karl. *Capital: a critique of political economy*. International Publishers Company, 1967. v. 1. p. 178.

<sup>6</sup> *Peer-to-peer* ou P2P é uma arquitetura de redes de computadores na qual cada um dos pontos ou nós da rede funciona tanto como cliente quanto como servidor, evitando sobrecarregar um servidor único. Sobre o tema, ver: Peer-to-peer (P2P). *High-Tech CCM Website*, dez. 2016. Disponível em: <<http://br.ccm.net/faq/10017-o-que-e-o-peer-to-peer-p2p>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>7</sup> As falas indicam uma remontagem de trechos de entrevista com seu fundador, que pode ser vista parcialmente em: UNI COMMON KNOWLEDGE, History of Uber - Travis Kalanick, Co-Founder and CEO of Uber - How They Started. *Youtube*, 15 jul. 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=horKATZh4-8>>. Acesso em: 20 jun. 2018. Minuto 1:10-1:55 e 2:34. E em: UBER, *Our History*. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/our-story/>>. Acesso em: 20 jun. 2018. Os vídeos do site da Uber não contêm a riqueza dos detalhes fornecidos na entrevista publicada no YouTube.

<sup>8</sup> Reconstrução de falas de entrevista que pode ser vista em: History of Uber - Travis Kalanick, Co-Founder and CEO of Uber - How They Started. *Youtube*, 15 jul. 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=horKATZh4-8>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>9</sup> Reconstrução de falas de entrevista que pode ser vista em: History of Uber - Travis Kalanick, Co-Founder and CEO of Uber - How They Started. *Youtube*, 15 jul. 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=horKATZh4-8>>. Acesso em: 20 jun. 2018. Importante explicar que, enquanto o marketing é “a estratégia geral, que abrange todo o processo de venda e a relação

com o apelo de economia colaborativa, a Uber logo se expandiu pelo mundo e milhares de passageiros puderam arrastar o dedo em seus *smartphones* e ter seu “motorista particular” na porta de sua casa. Passes de mágica, contudo, não fazem parte dessa história.

O presente capítulo busca demonstrar como a Uber captura a narrativa e a energia da cooperação social, com o discurso de que colabora para o desenvolvimento de “um mundo melhor” e que pode “nos livrar de formas ultrapassadas de trabalho”. No entanto, será verificado que, ao contrário, a empresa se utiliza de uma retórica para convencer todos os participantes – usuário (cliente) e motorista (*Uber driver*) – a realizarem pagamentos diretamente ao intermediário – ela mesma. Trata-se de uma espécie de “financiarização de todo mundo”<sup>10</sup>, que acaba por promover, exatamente, o surgimento de uma multidão de trabalhadores ainda mais precarizados, em um contexto no qual os antigos terceirizados agora se chamam “uberizados”.

### 1.1 Estratégias de *marketing* e o *Uber World*

No início do ano de 2016, a Uber mostrou ao mundo seu plano de “colocar mais pessoas em menos carros”, em palestra proferida por seu CEO, Travis Kalanick.<sup>11</sup> Defendeu que seu novo modelo de transporte de passageiros poderia reduzir os congestionamentos, a contaminação do meio ambiente e os espaços ocupados por estacionamento veiculares, ao colocar um número maior de indivíduos em um menor número de automóveis, por meio de seus *smartphones*.

---

entre o consumidor e a empresa, desde os produtos, os serviços, sua adequação ao mercado e a comunicação do negócio, a publicidade é a difusão de ideias, é tornar algo público, ou seja, é a divulgação dos produtos e serviços. A publicidade faz parte do marketing, é uma de suas ferramentas. A publicidade direta relaciona-se à propaganda comercial, são os anúncios das empresas e marcas destinados ao comércio, seja na televisão, nos jornais, na internet ou outros meios. A publicidade indireta, por sua vez, é aquela disfarçada, também chamada de “merchandising”. Refere-se à citação ou aparição de determinada marca, produto ou serviço, sem as características explícitas de anúncio publicitário, em programa de televisão ou de rádio, espetáculo teatral ou cinematográfico” WIKIPEDIA. *Marketing*. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Marketing>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>10</sup> SCHOLZ, Trebor. Platform Cooperativism vs. The Sharing Economy. *Medium Website*, 5 dez. 2016. Disponível em: <<https://medium.com/@trebors/platform-cooperativism-vs-the-sharing-economy-2ea737f1b5ad#.moydlbsf8>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>11</sup> Palestra proferida no TED. Ver: KALANICK, Travis. *O plano do Uber para colocar mais pessoas em menos carros*. TED Talks 2016. Filmado em fev. 2016. Disponível em: <[https://www.ted.com/talks/travis\\_kalanick\\_uber\\_s\\_plan\\_to\\_get\\_more\\_people\\_into\\_fewer\\_cars?language=pt-br#t-21979](https://www.ted.com/talks/travis_kalanick_uber_s_plan_to_get_more_people_into_fewer_cars?language=pt-br#t-21979)>. Acesso em: 20 jun. 2018.

Em uma das projeções, Kalanich afirmou que, como empresa, os sócios se deram conta de que vários usuários solicitavam um condutor (“apertavam o botão solicitando um *Uber driver*”) simultaneamente e, em razão disso, a logística do aplicativo teve que ser repensada, para “colocar essas pessoas em um mesmo carro”, surgindo a ideia do compartilhamento de veículos (*ride sharing*), também chamado de *UberPOOL*.

Na ocasião, foram apresentados os supostos resultados de redução de emissão de toneladas de CO<sup>2</sup> nas viagens compartilhadas em São Francisco, Los Angeles e algumas cidades da China. A cena mais impressionante da apresentação, contudo, foi o plano de tornar o mundo então cinza em um mundo verde. A projeção apresentava como seria o *Uber World* após a implantação de todo o projeto de introdução de parques no lugar de estacionamentos, em um plano de recuperação do meio ambiente nas grandes cidades espalhadas pelo globo terrestre.<sup>12</sup> Kalanich expôs, também, seu projeto de *self-driving car*, ou seja, o carro automático que funciona sem motorista, deixando claro que é do Estado a responsabilidade pela profissionalização ou requalificação dos motoristas que ficarão sem trabalho.<sup>13</sup>

É possível dizer que sempre fez parte da estratégia de *marketing* da Uber difundir, como missão institucional, noções como a melhoria do meio ambiente, redução da poluição, retomada das áreas verdes das cidades e incentivo ao compartilhamento de carros, ou seja, os valores do novo milênio. A empresa também enfatiza que o mais importante são as pessoas a quem serve: os motoristas<sup>14</sup>. Em seus inúmeros e muito bem produzidos comerciais, a Uber oferece opções econômicas de transporte (*UberX* e *UberPOOL*), formas mais eficientes de se deslocar (*UberRush*), maneiras rápidas de se obter refeições *delivery* (*UberEats*) e, no futuro, possibilitará que pessoas e objetos se movimentem com mais eficiência e segurança em escala global (*self-driving cars*). Divulga que o sucesso da empresa

---

<sup>12</sup> KALANICK, Travis. *O plano do Uber para colocar mais pessoas em menos carros*. TED Talks 2016. Filmado em fev. 2016. Disponível em: <[https://www.ted.com/talks/travis\\_kalanick\\_uber\\_s\\_plan\\_to\\_get\\_more\\_people\\_into\\_fewer\\_cars?language=pt-br#t-21979](https://www.ted.com/talks/travis_kalanick_uber_s_plan_to_get_more_people_into_fewer_cars?language=pt-br#t-21979)>. Acesso em: 20 jun. 2018. Minuto 9:50.

<sup>13</sup> KALANICK, Travis. *O plano do Uber para colocar mais pessoas em menos carros*. TED Talks 2016. Filmado em fev. 2016. Disponível em: <[https://www.ted.com/talks/travis\\_kalanick\\_uber\\_s\\_plan\\_to\\_get\\_more\\_people\\_into\\_fewer\\_cars?language=pt-br#t-21979](https://www.ted.com/talks/travis_kalanick_uber_s_plan_to_get_more_people_into_fewer_cars?language=pt-br#t-21979)>. Acesso em: 20 jun. 2018. Minuto 17:20.

<sup>14</sup> A propaganda “bits e átomos” mostra o motorista no minuto 0:59 utilizando a expressão “the people we serve”.

se deve ao fato de que “pensamos primeiro nas pessoas” porque a “Uber utiliza *bits* e átomos para criar tecnologias que sirvam às pessoas, e não o contrário”.<sup>15</sup>

Além desses *slogans*, nas redes sociais a Uber apoia o movimento LGBT (*UberProud*) e o combate à discriminação de gênero, raça e orientação sexual. Divulga também fotos de cachorros e bebês, filhos recém-nascidos de empregados de seus escritórios, revelando sua intenção de se mostrar como uma empresa *friendly* (amigável). Referida empresa posta nas redes sociais que é inclusiva, pois seu aplicativo é adaptado para pessoas com deficiência auditiva<sup>16</sup> e, ainda, divulga que não faz discriminação quanto aos antecedentes criminais<sup>17</sup>, porque a “Uber acredita em segunda chance”, conforme divulgação na linha do tempo do perfil pessoal de seu CEO no Facebook.<sup>18</sup>

Destaca-se a aliança que a Uber faz com marcas e valores ligadas ao público jovem. Seus comerciais trazem o bordão “Trabalhe com a Uber quando quiser”, “Seja seu chefe, dirija seu carro”, contando com a presença de atores asiáticos, negros, jovens e idosos, sempre felizes e com tempo para a família, estudos, *hobbies* e amigos. Isso porque o motorista tem a liberdade de “tocar seu negócio do jeito que quiser, sem deixar de lado o que realmente importa”<sup>19</sup>. Os diversos comerciais contam com a presença de pessoas bem-sucedidas e a mensagem é a seguinte: “Uber, o motorista privado de todos”<sup>20</sup>.

<sup>15</sup> Alguns exemplos, entre vários outros muito bem produzidos, que estão disponíveis na plataforma do YouTube: UBER. Bits and Atoms: Uber. *Youtube*, 3 fev. 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=bx1-im6i8uke>>. Acesso em: 20 jun. 2018; UBER. Solve Traffic, Together: Uber Philippines. *Youtube*, 12 set. 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=sF18CKLVa-Y>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>16</sup> UBER. Você sabia que o aplicativo para motoristas parceiros da Uber é adaptado para pessoas com deficiência auditiva? O Carlos é uma das pessoas que se beneficiam disso. *Facebook Website*, Uber Timeline, 14 out. 2016. Disponível em: <<https://www.facebook.com/uberbr/videos/807534796024349>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>17</sup> Sua concorrente direta, a Cabify, requer a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais antes do cadastro de motoristas.

<sup>18</sup> KALANICK, Travis. Why Uber Believes in Second Chances. *Facebook Website*, Travis Kalanick's Notes, 6 out. 2016. Disponível em: <<https://www.facebook.com/notes/travis-kalanick/why-uber-believes-in-second-chances/1211799922174508>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>19</sup> Um exemplo de “UBER Commercial”, entre vários outros muito bem produzidos, seguindo o mesmo padrão de mostrar que essa atividade seria secundária e feita por trabalhadores felizes em seguirem seus sonhos, que estão disponíveis na plataforma do YouTube: LASHAE, Taylor. UBER Commercial. *Youtube*, 5 set. 2014. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ea5Woi9ePZU>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>20</sup> Outros exemplos de “UBER Commercial” que atrelam o sucesso profissional à utilização do aplicativo: TOTTEN, Gregory. UBER: Commercial. *Youtube*, 3 mar. 2014. Disponível em: <[https://www.youtube.com/watch?v=2o9wR5\\_NfS8](https://www.youtube.com/watch?v=2o9wR5_NfS8)>. Acesso em: 20 jun. 2018; PUMA, Juan Arboleda. Comercial Uber Young Golds. *Youtube*, 13 jan. 2015. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=klsC3EieYOo>>. Acesso em: 20 jun. 2018, mostrando que todos, pessoas negras, brancas, asiáticos, desde estudantes, casais, famílias, idosos com crianças,

Outra máxima muito difundida é a da garantia da segurança, tanto para passageiros, como para motoristas: “Uber: uma viagem na qual você pode confiar”, “Garantimos sua segurança através do nosso GPS”, “*Uber: Drive Safe*”, “*Uber: safe method of transportation*” e, inclusive, divulga que colabora para “cidades mais seguras”.

Acresce-se à estratégia de publicidade da empresa Uber de promover ações, classificadas pela empresa como “campanhas de *marketing* revolucionárias”, a exemplo da *UberToy*, no Dia Mundial da Criança. Por conta dessa iniciativa de participar da campanha de doação de brinquedos, segundo divulgou a Uber, o resultado foi bastante positivo na Europa, sendo que, em Portugal, foi feito inclusive um manifesto com assinaturas tanto de personalidades como de uma gama de portugueses que assinaram a petição “Queremos a Uber em Portugal”<sup>21</sup>.

Interessante destacar aqui a propaganda Uber+Pandora<sup>22</sup>, em que a parceria com o aplicativo de músicas é divulgada. O comercial apresenta a ideia de que a Uber atende a todos os públicos. Nota-se que, para cada tipo de pessoa, há uma música adequada, escolhida atentamente pelo motorista no aplicativo parceiro – no caso, o *app* Pandora. A canção *Call me maybe*, que encerra a peça publicitária, atua como um incentivo para o público chamar o motorista, via aplicativo.

Muito importante se mostra a mensagem sutil de fundo étnico, pois o ator que faz o motorista é negro e tem o papel principal. O comercial conta ainda com um cliente negro, muito bem vestido, acompanhado de sua esposa, e ambos se mostram muito satisfeitos com a música escolhida para a viagem deles, no caso, a clássica, evitando-se, assim, o estereótipo de *black music* e *black people*.

A propaganda pretende, também, mostrar ao público-alvo dos trabalhadores motoristas que dirigir para a Uber é divertido. O intuito central parece ser revelar como o motorista é protagonista da própria história, feliz com seu trabalho; inclusive, o ciclista, símbolo máximo de liberdade frente ao caos e trânsito das cidades, reconhece-o como semelhante. Uber e bicicleta fluem, livremente.

---

empresários, jovens talentos e pessoas bem-sucedidas podem, igualmente, ter um motorista privado da Uber. E todos também podem ser motoristas da Uber.

<sup>21</sup> BARROS, R. *UberToy ajuda no Dia Mundial da Criança. Mais Motores Website*, 29 maio 2015. Disponível em: <<http://www.maismotores.net/2015/05/ubertoy-ajuda-no-dia-mundial-da-crianca/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>22</sup> Comercial em que a Uber divulga a parceria com o aplicativo de música Pandora (UBER. Music that moves you. *Uber Website*. Disponível em: <<https://www.uber.com/drive/music/>>. Acesso em: 20 jun. 2018).

Há vários clientes diferentes no trabalho do motorista pela cidade, durante a trajetória de um dia. Todos andam de Uber. E todos podem andar de Uber. Afinal, andar de Uber é agradável. Conveniente para todos os públicos. Trata-se de um serviço sério e o motorista é visto com respeito. O ápice da propaganda se dá quando adolescentes brancos entram no carro e o motorista não muda sua música preferida, pois se identificou com eles. Os três jovens demonstram adorar a música. Em síntese, a propaganda comunica que, no “mundo da Uber”, todos são iguais. Todos podem dirigir ou ser clientes. E a viagem é sempre divertida.

Faz-se necessário mencionar, por fim, as campanhas publicitárias Uber Air e Uber Elevate, campanhas publicitárias em que se divulgou um serviço de transporte aéreo que supostamente estará funcionando no ano 2021. São vídeos futurísticos, que lembram o desenho animado *Jetsons*<sup>23</sup>. A campanha do UberAir mostra uma mulher, morena, alta, bem vestida, indo de carro voador do trabalho até sua casa, onde encontra seu marido servindo jantar para seus filhos e, graças ao UberAir, ela consegue chegar a tempo de compartilhar a refeição em família, ao contrário das pessoas que ficaram presas lá embaixo, no congestionamento de carros, no piso da cidade.

As propagandas da Uber são veiculadas internacionalmente, onde a empresa atua. No Brasil, a primeira campanha publicitária televisiva foi ao ar em julho de 2017, com o comercial “Jeito Diferente”, veiculado no intervalo do Fantástico, da TV Globo. O vídeo traz uma narração em primeira pessoa de um motorista que conta sobre como “o Uber mudou a sua vida”. A campanha mostra que o mesmo carro que

---

<sup>23</sup> De acordo com o Wikipedia, “The Jetsons (em português Os Jetsons) é uma série animada de televisão produzida pela Hanna-Barbera, exibida originalmente entre 1962 e 1963. Foi exibida no Brasil pela TV Excelsior. Mais tarde a série foi relançada com novos episódios produzidos entre 1984 e 1987, como parte do programa The Funtastic World of Hanna-Barbera. Foi exibida no canal brasileiro SBT. Tendo como tema a "Era Espacial", a série introduziu no imaginário da maioria das pessoas o que seria o futuro da Humanidade: carros voadores, cidades suspensas, trabalho automatizado, toda sorte de aparelhos eletrodomésticos e de entretenimento, robôs como criados, e tudo que dá para se imaginar do futuro. Esta foi com certeza a terceira série mais popular da dupla Hanna-Barbera só perdendo para os Flintstones e a mais tradicional série da dupla, Tom e Jerry. De certa forma, esse futuro ideal é satirizado nos desenhos de Futurama. Serviu como contraparte de The Flintstones. Enquanto os Flintstones viviam num mundo com máquinas tracionadas por aves e dinossauros, os Jetsons eram uma família de 2062 que conviviam com um grande avanço tecnológico” (WIKIPEDIA. Os *Jetsons*. Disponível em: < [https://pt.wikipedia.org/wiki/The\\_Jetsons](https://pt.wikipedia.org/wiki/The_Jetsons)>. Acesso em: 20 jun. 2018).

o motorista usa para ganhar seu dinheiro e sustentar a família é usado nos momentos de lazer e descanso.<sup>24</sup>

Ao final, a marca convida os interessados a se cadastrarem no site e se tornarem motoristas parceiros, dirigindo o seu carro ou alugando-o um com desconto. A possibilidade de alugar um carro faz parte do acordo que notoriamente a Uber fez com empresas de locação de veículos no Brasil, quando foi criada a conhecida “tarifa UBER”, com pacotes especiais para aluguel semanal e mensal.<sup>25</sup>

Em complemento à campanha audiovisual, a Uber escreveu nas redes sociais: “Você sabia que para levar a vida de um jeito diferente basta começar a dirigir? Com a Uber, é simples assim: quem define o seu destino é você”. E também: “Tem uma necessidade imediata? Planos para o futuro? Dirija com a Uber, ganhe o seu dinheiro e conquiste seus objetivos”.

Não por acaso, a Uber contrata muitos profissionais de *marketing*. Segundo a relação de seus empregados à época da investigação ministerial, contida nos autos eletrônicos do Inquérito Civil nº 001417.2016.01.000/6<sup>26</sup>, promovido pelo Ministério Público do Trabalho da 1ª Região, de um total de 105 empregados formalmente contratados pela Uber do Brasil Tecnologia em todo o país, 24 ocupam o posto de “gerentes de *marketing*”<sup>27</sup>, ou seja, quase 25% de sua força de trabalho registrado é na área de *marketing*.

Levando-se em conta a quantidade de empregados formais com experiência em *marketing* por ela contratados, inclusive com salários expressivos<sup>28</sup>, frente ao quadro dos demais trabalhadores não considerados como empregados, é possível afirmar que a Uber se trata uma empresa de *marketing*, por excelência. Todavia, a realidade percebida se revela, muitas vezes, bem diferente de toda a propaganda amplamente difundida em escala global. O que, como caminho inevitável a ser seguido, dirige este estudo ao próximo tópico.

---

<sup>24</sup> DEARO, Guilherme. Uber cria primeira campanha para TV no Brasil. *Revista Exame Website*, 17 jul. 2017. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/marketing/uber-primeiro-comercial-brasil/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>25</sup> LOCALIZA. Localiza Hertz e Uber. *Localiza Website*. Disponível em: <<https://www.localiza.com/uber/sobre>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>26</sup> Inteiro teor disponibilizado eletronicamente aos avaliadores no Anexo A.1.

<sup>27</sup> Foi concedida à autora desta dissertação, vista dos autos do procedimento investigatório, em curso contra a Uber do Brasil Tecnologia (Inquérito Civil nº 001417.2016.01.000/6), para fins de pesquisa acadêmica, deferida em 13/12/16. Anexo A.1.

<sup>28</sup> Os gerentes de marketing contratados pela Uber do Brasil recebem remuneração de aproximadamente R\$12.000,00, mais benefícios, conforme informações retiradas do Inquérito Civil mencionado na nota acima. Ver depoimentos e termos de rescisão de contrato de trabalho no Anexo A.2.

## 1.2 Artíficos e omissões da Uber

Uma série de fatos e denúncias diariamente divulgados na mídia começaram a desaguar nos Tribunais estrangeiros e, também, no Brasil. Richard Stallman, um dos fundadores do movimento *Software Livre*, escreveu um manifesto sobre as razões pelas quais não se deve usar Uber.<sup>29</sup>

O primeiro motivo é a privacidade, uma vez que a Uber monitora não somente os passos dos motoristas, mas também do usuário, antes e após a corrida contratada, por meio de um GPS instalado no aplicativo. Essas informações foram confirmadas pela Justiça da Califórnia, no depoimento de um ex-empregado, responsável pelo setor de segurança de dados. Samuel Spangenberg denunciou que os executivos e empregados da Uber fazem espionagem nos movimentos dos condutores e também dos usuários, de várias formas e por motivos não profissionais, inclusive.<sup>30</sup> Trata-se de um dado assustador e extremamente invasivo, denotando conduta ilegal.

A segunda razão apontada por Stallman não se usar Uber se deve ao algoritmo, o código-fonte do aplicativo. Por se tratar de um *software* privado, o comando se concentra nas mãos do desenvolvedor, o proprietário da tecnologia. A liberdade do usuário é comprometida com o clique no botão “Aceito os termos e condições”. Além de rastrear e gravar dados pessoais, preferências, rotas e locais percorridos, também manipula o preço a ser pago, a chamada “tarifa dinâmica”.<sup>31</sup>

O terceiro motivo se encontra no descaso com a multidão de motoristas<sup>32</sup> que lhes presta serviços de forma reiterada e muitas vezes sem nenhuma proteção legal

---

<sup>29</sup> STALLMAN, Richard. *Reasons not to use Uber*. Disponível em: <<https://stallman.org/uber.html>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>30</sup> Samuel Spangenberg informou que os empregados da Uber possuem ferramentas que os permitem rastrear e monitorar políticos, celebridades e até seus ex-namorados ou ex-cônjuges. Afirmou que a Uber não se preocupa com proteção de dados, violando regulação específica e direitos dos consumidores. Seu depoimento está disponível em: UNITED STATES OF AMERICA. Superior Court of The State of California. *Case nº CGC-16-552156*, Samuel Ward Spangenberg vs. Uber Technologies, Inc. Disponível em: <<https://www.documentcloud.org/documents/3227535-Spangenberg-Declaration.html>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>31</sup> UBER "esconde" índices de preço dinâmico e passageiros reclamam. *Canaltech Website*, 20 jun. 2018. Disponível em: <<https://canaltech.com.br/noticia/uber/uber-esconde-indices-de-preco-dinamico-e-passageiros-reclamam-85517/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>32</sup> Tema desenvolvido de forma mais detalhada no capítulo intitulado “*A relação entre o implemento das inovações tecnológicas disruptivas e a potencialização de práticas antissindicais*”, de mesma autoria. (LEME, Ana Carolina Reis Paes. *A Relação entre o Implemento das Inovações Tecnológicas Disruptivas e a Potencialização de Práticas Antissindicais*. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 304-317).

não conseguem sequer se sindicalizar<sup>33</sup>. Cumpre pontuar que o número de motoristas, no ano de 2016, na cidade de São Paulo, ultrapassava 50 mil<sup>34</sup>, enquanto que, em Belo Horizonte, estimava-se mais de 30 mil condutores. Tendo em vista que a Uber estava presente em mais de 27 cidades brasileiras<sup>35</sup>, esses trabalhadores formavam, à época, uma multidão composta de mais de 150 mil *Uber drivers*. Segundo informações da empresa, no ano de 2017, já eram mais de 500 mil motoristas ativos por mês no Brasil; destes, 150 mil somente no Estado de São Paulo<sup>36</sup>.

Sobre tal descaso da empresa com seus condutores, é oportuno abrir um parêntesis para trazer o relato da socióloga Raquel Alonso, que afirmou ter usado o *app* Uber, no máximo, cinco vezes e não querer repetir a experiência:

[...] as empresas de aplicativo têm usado a imagem de novo modelo de tecnologia como venda de uma ilusão. Você diz para o motorista que ele tem mais flexibilidade de trabalho, que está mais livre. Mas, na verdade, a pessoa está mais presa. Sem nenhuma garantia, ela acaba trabalhando muito mais. É uma precarização.<sup>37</sup>

O quarto e o quinto motivos apresentados no manifesto do *Software Livre* são relacionados à concorrência desleal com os motoristas de taxi e a intenção deliberada da Uber de exterminar a referida profissão<sup>38</sup>, em razão de seus vastos investimentos nos carros automáticos (*self-driving cars*), inclusive.

<sup>33</sup> A Uber noticiou, de forma ampla, a pactuação do referido acordo nas redes sociais e, inclusive, foi postada a notícia na *fanpage* do *Facebook* de seu CEO, Traves Kalanich, com a seguinte frase “Como podemos colaborar com os trabalhadores para ajudar a definir o futuro do movimento sindical?”, em 10 de maio de 2016. Contudo, a aliança com o Sindicato de Maquinistas, divulgada pela Uber como benéfica aos motoristas de NY, parece não ter sido, de fato, vantajosa, pois visou inibir a discussão primordial do vínculo empregatício. Chris Brooks afirmou que a independência dessa associação está apenas no seu nome, “Independent Guild”, porque, na realidade, não é uma união de trabalhadores reivindicando seus direitos coletivamente. Cf.: BROOKS, Chris. Putting the Con in the Gig Economy. *Labor Notes Website*, 22 ago. 2016. Disponível em: <<http://www.labornotes.org/blogs/2016/08/putting-con-gig-economy>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>34</sup> DIÓGENES, Juliana. Uber cresce 10 vezes e já tem 50 mil motoristas. *O Estado de São Paulo Website*, 18 out. 2016. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,uber-cresce-10-vezes-e-ja-tem-50-mil-motoristas,10000082769>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>35</sup> UBER. *Encontre uma cidade*. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/cities/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>36</sup> RIBEIRO, Gabriel Francisco. Uber tem 500 mil motoristas no Brasil e diz: “modelo fica inviável com PL”. *Uol*, Notícias, Tecnologia, 27 out. 2017. Disponível em: <<https://tecnologia.uol.com.br/noticias/redacao/2017/10/27/uber-tem-500-mil-motoristas-no-brasil-e-diz-modelo-fica-inviavel-com-pl.htm>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>37</sup> In: DIÓGENES, Juliana. Uber cresce 10 vezes e já tem 50 mil motoristas. *O Estado de São Paulo Website*, 18 out. 2016. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,uber-cresce-10-vezes-e-ja-tem-50-mil-motoristas,10000082769>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>38</sup> Oportuno trazer a informação de que o CEO Travis Kalanick disse que a sua empresa estava envolvida em uma espécie de corrida eleitoral em que “Uber é o candidato e seu oponente é um

Por fim, o sexto motivo é que a Uber permite que seus “parceiros” façam escolhas discriminatórias por meio do próprio algoritmo. Conforme estudos acadêmicos publicados no *The Guardian*<sup>39</sup>, a discriminação ocorre em especial contra afrodescendentes, o que contradiz a mensagem que a empresa busca passar por meio de suas propagandas.

Existem acusações contra a Uber, na pessoa de seu então CEO, como, por exemplo, a ocorrência de fraude na manipulação do código-fonte da tarifa dinâmica<sup>40</sup> e também existem suspeitas de que a Uber espiona a vida de pessoas que constituam ameaça ao seu projeto. Neste último ponto, cita-se a hipótese de espionagem da vida e da carreira de Andrew Schmidt, advogado americano que ajuizou a primeira ação trabalhista plúrima (*class action*) contra a empresa.<sup>41</sup> Há, também, relatos de perseguição e ameaças à jornalista Sarah Lacy, que escreveu sobre como um executivo da Uber disse que iria puni-la por sua crítica jornalística, utilizando-se de dados considerados mentirosos para expor publicamente suas questões familiares, além de contratação de empresas secretas de espionagem, compostas por veteranos da CIA e do Conselho de Segurança Nacional.<sup>42</sup>

Na China, foi apurado que a Uber usa o GPS instalado no aparelho celular do motorista para monitorá-lo e puni-lo, caso se aproxime de local onde acontece uma manifestação, com o fim de evitar confrontos com taxistas. Dessa maneira, expõe de forma clara, evidente e explícita sua política empresarial de controlar motoristas, onde quer que eles estejam, podendo facilmente identificar quais são os envolvidos em um protesto ou manifestação reivindicatória, por exemplo. A empresa instruiu seus condutores chineses a ficarem longe dos protestos, enviando a seguinte mensagem para os *Uber drivers*, ao receber a identificação do perfil do

---

babaca chamado Táxi" (SLEE, Tom. *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*. Tradução de João Peres; notas da edição de Tadeu Breda. São Paulo: Elefante, 2017. p. 105).

<sup>39</sup> WONG, Julia Carrie. Study: Uber and Lyft have ‘pattern of discrimination’ against black passengers. *The Guardian Online*, 31 out. 2016. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/technology/2016/oct/31/uber-lyft-racial-discrimination-us-boston-seattle>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>40</sup> UBER CEO investigated over allegations of fraud in price-fixing case. *The Guardian Online*, 8 jun. 2016. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/technology/2016/jun/08/uber-price-fixing-lawsuit-ceo-travis-kalanick-spencer-meyer>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>41</sup> BRANDON, Russel; HAWKINS, Andrew. How Uber secretly investigated its legal foes – and got caught. *The Verge Website*, 10 jul. 2016. Disponível em: <<http://www.theverge.com/2016/7/10/12127638/uber-ergo-investigation-lawsuit-fraud-travis-kalanick>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>42</sup> LACY, Sarah. The moment I learned just how far Uber will go to silence journalists and attack women. *Pando Website*, 17 nov. 2014. Disponível em: <<https://pando.com/2014/11/17/the-moment-i-learned-just-how-far-uber-will-go-to-silence-journalists-and-attack-women/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

geolocalizado nos arredores de alguma manifestação: “Por favor, não estrague o bom ambiente urbano que trabalhamos tanto para ajudar a construir... Se você está no local, saia imediatamente”<sup>43</sup>.

Vale destacar que é notória a insatisfação dos motoristas não apenas no Brasil<sup>44</sup>, mas também nos EUA<sup>45</sup>, na China – onde são feitas mais de um milhão de viagens por dia<sup>46</sup> –, e em outros locais do mundo, como na Índia<sup>47</sup>. Em 29 de novembro de 2016, os motoristas da Uber de diversas cidades norte-americanas aderiram ao *Day of Disruption*<sup>48</sup>, com vistas a um salário mínimo/hora de 15 dólares. Manifestaram-se em aeroportos e *shopping centers* com os seguintes cartazes: “Your Uber Driver is Arriving Striking”<sup>49</sup> e “#Fightfor15”<sup>50</sup>. Referida manifestação

---

<sup>43</sup> No original: “Please don’t wreck the good urban environment you have all worked so hard to help build... If you are at the scene, leave immediately.” (tradução livre) Ressaltem-se ainda as seguintes informações: “[...] Como a maioria dos trabalhadores envolvidos no protesto de terça-feira, os motoristas da Uber não são membros de um sindicato. Na verdade, Uber não reconhece os motoristas como empregados, mas trabalhadores autônomos. Esta qualificação significa que a empresa não se responsabiliza por despesas, inclusive seguro de saúde, afastamentos por motivo de doença, combustível, manutenção do carro e muito mais. Por outro lado, Uber fixa o valor das corridas e o percentual da comissão descontada de cada viagem para pagar a si própria, que gira em torno de 20 a 30%.” No original: “[...] many other workers involved in Tuesday’s protests, Uber drivers are not members of a union. In fact, Uber doesn’t even classify its drivers as employees. Instead the company considers drivers independent contractors. This classification means the company isn’t responsible for many costs, including health insurance, paid sick days, gas, car maintenance and much more. However, Uber still sets drivers’ rates and the commission it pays itself, which ranges between 20 percent and 30 percent” (WIENER-BRONNER, Danielle. Uber is using GPS to punish drivers in China who get too close to protests. *Fusion Website*, 14 jun. 2015. Disponível em: <<http://fusion.net/story/150389/uber-is-using-gps-to-punish-drivers-in-china-who-get-too-close-to-protests/>>. Acesso em: 20 jun. 2018).

<sup>44</sup> COSTA, Roberth. Insatisfeitos, motoristas do Uber vão cruzar os braços e deixar BH em “ponto morto”. *Bhaz Website*, 9 ago. 2016. Disponível em: <<http://bhaz.com.br/2016/08/09/insatisfeitos-motoristas-do-uber-vaao-cruzar-os-bracos-e-deixar-bh-em-ponto-morto/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>45</sup> HERRMAN, John. The Uber counterculture. *The Awl Website*, 17 nov. 2015. Disponível em: <<https://theawl.com/the-uber-counterculture-ad0674aba359#.p7ij2xr33>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>46</sup> TANENBAUM, Gil. Uber to make \$1 billion investment in China. *Jewish Business News Website*, 14 jun. 2015. Disponível em: <<http://jewishbusinessnews.com/2015/06/14/uber-to-make-1-billion-investment-in-china/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>47</sup> Os detalhes estão disponíveis em: AFTER drivers’ Strike, Uber agrees to service charge cut. *Business Line Website*, 6 jan. 2016. Disponível em: <<http://www.thehindubusinessline.com/economy/logistics/after-drivers-strike-uber-agrees-to-service-charge-cut/article8073287.ece>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>48</sup> Para informações detalhadas sobre a participação dos motoristas da Uber no *Day of Disruption*, acessar: UBER drivers demand higher pay in Nationwide protest. *Slashdot Website*, 29 nov. 2016. Disponível em: <<https://tech.slashdot.org/story/16/11/29/150215/uber-drivers-demand-higher-pay-in-nationwide-protest>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>49</sup> Frase escrita nos cartazes dos manifestantes, contendo um jogo de palavras, que significa: “Seu Uber está chegando e/mas está em greve”.

<sup>50</sup> O Fight for 15 é um movimento que se iniciou em 2014, envolvendo as multinacionais de fast-food, mobilizando a união de 150 cidades norte-americanas. Sobre o tema, ver: BARBATO, Maria Rosária; FINELLI, Lília Carvalho. Greve nacional e internacional: perspectivas gerais e problematização na seara das empresas multinacionais. *Apresentação no Congresso Brasil-Uruguai*, “As empresas multinacionais e o Direito do Trabalho: estudo comparado entre Brasil e Uruguai”, em 9 de setembro de 2014.

ocorreu após a divulgação do estudo feito por um aluno da Universidade de Princeton, revelando que motoristas da Uber ganhavam em torno de US\$17,50 por hora, resultando em um valor aproximado de US\$10,00 a US\$13,00, descontados os custos com gasolina, seguro obrigatório, imposto do veículo e manutenção.<sup>51</sup>

Na França, as manifestações de motoristas que dirigem para a empresa ocorrem constantemente. Em 17 de dezembro de 2016, houve um protesto articulado com o apoio da entidade sindical de taxistas, a *Voiture de Transport Avec Chauffeurs* (VTC), em razão do aumento da tarifa de 20% para 25% e da baixa remuneração. Segundo informações contidas nos cartazes dos manifestantes, eles chegavam a trabalhar 82 horas por semana, recebendo €1.200,00 como pagamento, o que não alcança sequer o salário mínimo francês.<sup>52</sup>

No Brasil, as manifestações de motoristas da Uber são frequentemente noticiadas pelos jornais. A título de exemplo, recentemente, em 27 de março de 2018, cerca de 500 motoristas protestaram em frente ao escritório da empresa pedindo a redução da taxa de 25% cobrada por viagem.<sup>53</sup> A mídia noticiou, também, a fundação, em dezembro de 2016, do "Sindicato dos Motoristas de Transporte Privado Individual de Passageiros por Aplicativo do Estado do Pernambuco (SIMTRAPLI-PE)", reunindo motoristas do Uber e de outros aplicativos, filiado a Central Única dos Trabalhadores (CUT).<sup>54</sup> O que se pode afirmar é que a movimentação dos trabalhadores, ainda que de forma embrionária, existe.

Em 14 de março de 2016, o Ministério Público do Trabalho da 1ª Região recebeu denúncia sigilosa contendo a seguinte notícia de fato: “os mais de mil

---

<sup>51</sup> SCHOLZ, Trebor. *Cooperativismo de plataforma: contestando a economia do compartilhamento corporativa*. São Paulo: Elefante, 2017. p. 39.

<sup>52</sup> VTC contre Uber: les chauffeurs en grève annoncent de nouveaux blocages dimanche. *Le Parisien Website*, 17 dez. 2016. Disponível em: <<http://www.leparisien.fr/transports/vtc-sept-chauffeurs-interpelles-apres-des-altercations-a-paris-17-12-2016-6467778.php>>. Acesso em: 20 jun. 2018; BEAL, Xavier. Pourquoi les VTC se mettent-ils en grève ce jeudi 15 décembre? *TFI Website*, 15 dez. 2016. Disponível em: <<http://www.tf1.fr/tf1/auto-moto/news/pourquoi-vtc-se-mettent-greve-jeudi-15-decembre-9575605.html>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>53</sup> De acordo com a reportagem, os motoristas estavam representados pelo "Presidente do Sindicato dos Motoristas de Transporte por Aplicativo", Sr. Cid Leitão, que comentou na ocasião: "Está inviável para gente. Só em 2017 o combustível aumentou mais de 30%, isso sem contar em 2018, que daria algo em torno de 34%. Estamos trabalhando no limite. Por isso queremos sensibilizar a Uber para reduzir a taxa para 15%", comentou. O site informa que a equipe G1 entrou em contato por email com a assessoria do Uber, mas até a publicação desta reportagem não tinha recebido resposta. (MOTORISTAS de Uber bloqueiam avenida em protesto contra o aplicativo na PB. *G1 Website*, 27 mar. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/motoristas-de-uber-bloqueiam-avenida-em-protesto-contr-o-aplicativo-na-pb.ghtml>>. Acesso em: 20 jun. 2018).

<sup>54</sup> RODRIGUES, Vanessa. Motoristas do Uber criam sindicato no Pernambuco e se filiam à CUT. *Ilisp Website*, 10 jan. 2017. Disponível em: <<http://www.ilisp.org/noticias/motoristas-do-uber-criam-sindicato-no-pernambuco-e-se-filiam-cut/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

motoristas da Uber estão sem amparo jurídico, a empresa não cumpre a lei”. Tendo em vista que a falta de registro de motoristas por empresa que fornece transporte individual de passageiros ofende a ordem jurídica e constitucional, foi instaurado o mencionado Inquérito Civil n. 001417.2016.01.000/6.<sup>55</sup>

No curso da investigação, o Ministério Público do Trabalho, por meio da Procuradoria Regional do Trabalho da 1ª Região, requisitou à investigada Uber que informasse quem os nomes dos empregados formais no Brasil que foram dispensados nos doze meses anteriores. A investigada informou que foram dispensados nove empregados e anexou os termos de rescisão de contrato de trabalho correspondentes.<sup>56</sup> Assim, de posse de tais informações, foram intimados alguns ex-empregados da Uber do Brasil Tecnologia Ltda, a fim de instruir o procedimento investigatório e averiguar possíveis ilícitos trabalhistas praticados no território brasileiro.

A suspeita de prática de discriminação em face de candidatos a parceiros se confirmou no depoimento do gerente-geral da Uber do Brasil. Ele trabalhou na empresa de março de 2015 a julho de 2016, tendo relatado que “eram cortados pretendentes com inquéritos policiais ou ações em andamento, ou seja, que ainda não tinham sentenças penais condenatórias transitadas em julgado”. E afirmou que os funcionários “eram proibidos de informar ao motorista o motivo de não ter sido ativado, em especial se a razão fosse antecedentes criminais”.<sup>57</sup>

No mencionado procedimento investigatório, consta o depoimento do coordenador de operações que manteve vínculo empregatício com a Uber do Brasil de janeiro a julho de 2016. Em seu depoimento, ele esclareceu ele que “o objetivo da empresa é ter eficiência, evitando-se a catástrofe, ou seja, ter o maior número possível de motoristas, desde que estes não causem qualquer mal à imagem da empresa”. Descreveu, inclusive, a política da Uber de realização do *background check*: “uma espécie de análise dos antecedentes criminais da pessoa que, eventualmente, não estivessem na certidão negativa”. Afirmou que referida análise era realizada por uma empresa de auditagem (“IAUDIT”) e deixou claro que, “se

---

<sup>55</sup> RIO DE JANEIRO. Procuradoria Regional do Trabalho da 1ª Região. Inquérito Civil nº 001417.2016.01.000/6. Deferimento de vista em 13/12/2016, para utilização em pesquisa. Anexo A.1.

<sup>56</sup> Os termos de rescisão de contrato de trabalho dos empregados dispensados e a planilha indicando o cargo ocupado podem ser visto à fl. 80 do IC, Anexo A.2.

<sup>57</sup> RIO DE JANEIRO. Procuradoria Regional do Trabalho da 1ª Região. Inquérito Civil nº 001417.2016.01.000/6. Deferimento de vista em 13/12/2016, para utilização em pesquisa.

fosse localizado algum antecedente, o motorista não era admitido, sem qualquer explicação a ele<sup>58</sup>.

Assim sendo, tais relatos evidenciam a prática de conduta discriminatória contra candidatos, quanto a seus antecedentes criminais, de forma absolutamente contrária ao *marketing* de que a “Uber acredita em segunda chance”.

Na mesma linha, os *slogans* “Seja seu chefe, dirija seu carro”, “Dirija somente quando for melhor para você”, “Sem escritório nem chefe”, “Você pode começar e parar quando quiser” e “Na Uber, é você quem manda” destoam da realidade retratada na investigação ministerial.

Com efeito, conforme informou o gerente-geral, havia bloqueio de motoristas por inatividade (“desativar quem trabalhasse pouco”) e suspensões por recusa de corridas solicitadas<sup>59</sup> (“a taxa de aceitação mínima era de 80% dos pedidos”). Afirmou que se “lembra de um caso de um motorista que foi excluído por recrutar motoristas da Uber para outro concorrente” e que o setor de *marketing* monitorava as horas *online* de todos os motoristas e a quantidade de pedidos de clientes atendidos.

O coordenador de operações explicou, detalhadamente, como funcionavam as suspensões e banimentos do aplicativo:

[...] se o motorista ficasse com média entre 4,4 e 4,7, tomaria os “ganchos” (de dois dias a cada vez) e teria nova chance, até três vezes, antes de ser desativado; que se ficasse com média abaixo de 4,4 era desativado diretamente, sem que pudesse aplicar novamente; que caso aplicasse novamente, não mais seria aceito.<sup>60</sup>

Esclareceu, também, que o padrão de atendimento ao cliente pressupõe:

[...] ter balas e água disponíveis, usar trajes sociais, volume de som e rádio neutra, deixar o ar condicionado ligado, perguntar se o passageiro tem um caminho de preferência ou prefere a navegação, abrir a porta do carro e não falar muito com o passageiro.<sup>61</sup>

Pessoas ouvidas no inquérito do Ministério Público do Trabalho prestaram informações detalhadas sobre a política de incentivos, no sentido de garantir um pagamento mínimo por hora de ativação (e não somente pela viagem), ou seja,

<sup>58</sup> Depoimentos retirados do IC, fl. 161-184; 212-214, Anexo A.2.

<sup>59</sup> Ressalte-se que os motoristas não sabem de antemão se o pagamento será feito em dinheiro ou cartão e, muitas vezes, cancelam as corridas quando chegam a um local que consideram perigoso e a corrida indique o pagamento em dinheiro. Assim, são penalizados por adotarem medidas de segurança.

<sup>60</sup> IC, fl. 161-184; 212-214, Anexo A.2.

<sup>61</sup> IC, fl. 161-184, Anexo A.2.

remunerava-se os motoristas para que ficassem *online* durante certos eventos ou datas comemorativas, como passagem de ano e carnaval.<sup>62</sup>

Nos autos do inquérito, o ex-gerente-geral informou que “o aplicativo continha funcionalidades para incentivar os motoristas a ficarem *online* por mais tempo, indicando os potenciais ganhos, independente da jornada acumulada”. Apontou que os motoristas recebiam *e-mail* ou *SMS* com a seguinte frase: “Tem certeza de que vai ficar *offline*? Você pode ganhar mais X reais se ficar *online*”. Preocupado com a segurança dos condutores e passageiros, chegou a questionar seus superiores sobre controlar a jornada de trabalho dos motoristas, porém, afirmou que recebeu a seguinte resposta: “não podemos controlar a jornada porque isso seria um risco trabalhista”. O controle, contudo, sempre foi realizado por meio do GPS, conforme por ele afirmado.

Confirmando a política de incentivos mediante o próprio algoritmo - sistema que mostra os ganhos atuais e projeta quais seriam os futuros - explicou o ex-gerente de operações que tais mecanismos incentivam o motorista a não desligar o aplicativo. Em suas palavras, tais incentivos podem parecer “bobos”, mas “funcionam realmente, acaba virando um cassino”, e os motoristas ficam cada vez mais tentados a ficar mais horas trabalhando. O fato de parecerem “bobos” revela como o controle se faz forte e, ao mesmo tempo, sutil, quase imperceptível.

Na era digital da “nuvem”, que prega a autonomia e a liberdade, a neblina turva a visão e o motorista não percebe que está sendo explorado. Entretanto, um olhar mais atento consegue perceber, em meio ao nevoeiro, as práticas empresariais que muito escondem a realidade, por trás de ardilosos enredos de *marketing*. E isso demonstra também o que a Uber não é.

### **1.3 Uber: identificando as não características**

Os relatos do depoente, ex-gerente de operações, contidos no Inquérito Civil nº 001417.2016.01.000/6, transcritos no item anterior e contido no Anexo A.2, demonstram, de forma clara e evidente, que o projeto da Uber de melhorar o

---

<sup>62</sup> No final de 2016, a Uber enviou *e-mail* a seus motoristas, falando sobre a alta demanda dos dias 23, 25, 30 e 31 de dezembro e 1º de janeiro, com tabela informando o preço bruto por hora que os motoristas poderiam ganhar, variando de R\$35,00 a R\$70,00. No entanto, há requisitos que podem impedir os ganhos, pois o trabalhador terá que aceitar no mínimo 85% das viagens e completar 1,8 viagem por hora dentro dos períodos promocionais.

planeta, de colaborar para a construção de “*a better world*”, é falacioso. Primeiro, porque incentiva a todo momento que os motoristas fiquem *online*, mesmo que não estejam com passageiros. Isso significa muito mais carros nas ruas, ao contrário do que prega seu *slogan*: melhorar o trânsito e reduzir a emissão de CO<sup>2</sup>. Além disso, estimula a concorrência e a competitividade entre os motoristas, inserindo-os em uma espécie de leilão do menor preço <sup>63</sup>, que foi traduzido pelo ex-gerente de operações como um “cassino”.

Ademais, percebe-se claramente a estratégia do setor de propaganda da Uber de criar demanda. A “métrica principal do setor de *marketing* era a quantidade de horas totais *online*”, segundo informou o ex-gerente-geral. Ou seja, incentivam mais uma vez o maior número de carros na rua e adotam uma postura oposta à preservação do meio ambiente: a empresa dirige na contramão daquilo que diz.

Interessante frisar que é de conhecimento público que a Uber tem parceria com empresas de alugueis de veículos, como Localiza, Movida e Unidas, para que seus *Uber Drivers* possam alugar carros, pagando o valor mensal de R\$1.500,00, desde que dirijam para ela<sup>64</sup>. Em outras palavras, mais um dado revelador sobre como a empresa contribui para que existam mais automóveis transitando pelas ruas das cidades, já congestionadas.<sup>65</sup>

Também há, no mencionado procedimento investigatório, o depoimento do ex-gerente-geral da Uber no Brasil<sup>66</sup>, afirmando que “os motoristas não têm acesso

---

<sup>63</sup> TODOLÍ SIGNÉS, Adrián. El impacto de la *Uber. Economy* en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo. *IUSLabor*, Madrid, n. 3, p. 1-25, 2015. Disponível em: <[https://www.upf.edu/iuslabor/\\_pdf/2015-3/Todoli.pdf](https://www.upf.edu/iuslabor/_pdf/2015-3/Todoli.pdf)>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>64</sup> Os contratos entre a Uber e empresas de locações de veículo encontram-se no bojo do inquérito civil, cujo inteiro teor foi disponibilizado para os avaliadores em mídia eletrônica (Anexo A.1), devido ao seu grande volume de páginas.

<sup>65</sup> Existe, ainda, um problema de terceirização afeto a essa temática, uma vez que mais intermediários passam a fazer parte da cadeia. Assim, donos de veículos alugam seus carros a motoristas que não os possuem e cobram parcela de sua remuneração. Isso ocorre, primordialmente, em razão da alta taxa de aluguel das empresas especializadas e pelo fato de que a quilometragem dos carros por elas alugados é limitada. Sobre o tema, ver a seguinte matéria, que entrevista funcionários públicos que alugam seus próprios carros particulares: *UBER movimentou o mercado de aluguel de carros. Mano a Mano Rent a Car Website*, 28 ago. 2016. Disponível em: <<http://manoamanorentacar.com.br/uber-movimentou-o-mercado-de-aluguel-de-carros/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>66</sup> Ressalte-se que ele declarou que “foi contratado pela matriz da Uber, reportando diretamente a eles no início, mais especificamente ao vice presidente de operações global; que ao ser contratado foi informado que, apesar da Uber atuar globalmente, ela entendia que era organizada como um conjunto de várias empresas locais; que, assim, cada cidade teria grande autonomia; que atuaria, assim, como se fosse um “CEO” da cidade, sendo responsável pela gestão e crescimento do negócio”. Anexo A.2.

aos comentários dos passageiros”. Esclareceu que os condutores “obtinham apenas a sua nota média, mas não as individuais dos passageiros”.<sup>67</sup>

Foi relatado, ainda, que “o gerente de operações poderia colocar alguns parâmetros no algoritmo que iriam gerar ações automáticas”. Assim, é possível “controlar não somente a nota, mas também a taxa de aceitação e a taxa de viagens completadas” e, além disso, “com o novo sistema, a rejeição do motorista poderia ser automática”. Fatos que apontam com clareza a ampla gama de possibilidades de manipulação e sabotagem, via código-fonte<sup>68</sup>, que poderia ser realizada pela empresa Uber.

No que diz respeito à tarifa dinâmica, esclareceu o ex-gerente-geral que o valor móvel era ativado por um algoritmo, sendo “o preço máximo e a vigência na cidade” determinados pelos gerentes de operação e de logística. O ex-gerente de operações informou, inclusive, que uma de suas funções era desligar esse sistema em casos excepcionais, como, por exemplo, no dia das manifestações dos taxistas, para evitar que o preço ficasse mais caro. Tais dados apontam que o preço cobrado não é diretamente relacionado à demanda, o que não enquadra os negócios da Uber no modelo de economia colaborativa.

Os depoimentos revelam que a empresa pratica, ainda, condutas lesivas a seus concorrentes, como, por exemplo, diminuindo a tarifa do *UberX*, algumas vezes com vistas a “barrar a entrada de concorrentes”, pois seu diferencial reside no “tamanho da rede”. Outros exemplos de conduta lesiva à concorrência é quando a Uber atua oferecendo incentivos específicos para que o motorista fique somente com a Uber e não trabalhe para o concorrente. Pode-se depreender, pelos depoimentos, que havia um treinamento para gerentes de todos os países que a Uber atua, realizado no México, ensinando-os a criar uma conta no concorrente, sem ser identificado (*playbook*). Depois, eles deveriam “entrar no carro do concorrente e tentar convencer o motorista a ir para Uber”.

Os objetivos difundidos pela Uber internamente, para seus empregados, devem também ser salientados. O gerente-geral, que atuava como CEO do Brasil, afirmou que a missão da Uber é ser “*as cheap and as reliable as running water*”, ou

---

<sup>67</sup> IC, fl. 212-214, Anexo A.2.

<sup>68</sup> SILVA, Tiago Falchetto. O Elemento Regulador do Ciberespaço, o Código-Fonte, e-Discovery e o Contrato-Realidade Virtual na Sociedade da Informação In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 323-329.

seja, barato e confiável como água corrente, e que assim foi a transição do *Uber Black* para o *Uber X*. Nota-se que a grande preocupação sempre foi a de prestar o serviço de forma barata e com ampla adesão, porque “quanto mais barato, mais o negócio cresce”. Essa foi a razão de a matriz nos Estados Unidos ter feito pressão para baixar o preço das tarifas com a chegada da concorrência, ressaltando que já se tratava da segunda redução de preço do *UberX*.

Segundo informou o gerente de operações, o objetivo institucional divulgado pelo CEO da Uber em 2016 era o seguinte: “Uber deveria ser a plataforma dominante de *ridesharing*”<sup>69</sup>, evidenciando a finalidade de dominar o mercado, estratégia essa que afasta, em definitivo, a Uber do modelo de negócios da economia colaborativa.

Aliás, é exatamente o que foi proclamado pelo Tribunal de Milão, instado a se posicionar acerca do serviço prestado pelo *UberPop*, na Itália, declarou que não se tratava de compartilhamento de viagens ou de transporte colaborativo, mas de transporte privado de passageiros, como serviço de táxi.<sup>70</sup> O precedente italiano aponta que só seria economia de compartilhamento se o motorista tivesse uma viagem pré-determinada e o aplicativo o auxiliasse a preencher as vagas de passageiros existentes em seu carro, sem que tivesse que alterar a sua rota.

O conceito de *carpooling* ou “carona compartilhada” encontra-se positivado no Direito estrangeiro. Nos termos da Lei de Eficiência Energética da França, editada em julho de 2015, o instituto do *carpooling* engloba as seguintes características: i) uso compartilhado de um veículo motorizado por uma pessoa com um ou mais passageiros com o fim de levar a cabo uma viagem planejada com anterioridade pelo condutor do veículo; ii) o condutor não deve obter lucro, mas pode compartilhar os gastos; e iii) a intermediação entre os condutores e os passageiros pode ter fins lucrativos, desde que não seja atividade de intermediação do transporte regulado.<sup>71</sup>

<sup>69</sup> Em português, *ridesharing* pode ser traduzida como “compartilhamento de viagens”.

<sup>70</sup> *UberPop*, ofertado em algumas cidades da Europa é o mesmo serviço que o *UBerX*, oferecido no Brasil. As decisões podem ser vistas em: ITALIA. Tribunale di Milano. *Procedimento cautelare iscritto al n° 16612/2015*. Disponível em: <<http://www.leggioggi.it/wp-content/uploads/2015/05/UberOrdinanzaMaggio2015.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2018; ITALIA. Tribunale di Milano. *Procedimento cautelare iscritto al n° 35445/2015 e 36491/2015*. Disponível em: <<http://www.dimt.it/2015/07/10/uber-pop-il-testo-dellordinanza-del-tribunale-di-milano-che-conferma-il-blocco/>>. Acesso em: 20 jun. 2018. Ressalta-se que o *UberPop* foi proibido em várias cidades europeias, como por exemplo em Bruxelas, pois o Tribunal Belga determinou a interrupção do serviço em virtude de ser prestado por motoristas não profissionais e sem licença.

<sup>71</sup> "Art. L. 3132-1.- Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le

É notório que a atividade do UberPOOL não se configura como "carona". Se assim fosse, o motorista deveria ter uma viagem determinada, viagem esta que seria realizada de qualquer forma, sendo que o aplicativo seria um agente de conexão entre esse motorista e outras pessoas também interessadas na rota por ele preestabelecida. Para ser transporte colaborativo, em princípio, o motorista não teria a intenção de lucro, mas somente a de compartilhar os gastos da viagem.

Ademais, mesmo que fosse uma empresa de "carona compartilhada", segundo os estudos da jornalista Catherine Rampell, não há comprovação de que os passageiros deixem de ter seu próprio carro. E mais: as empresas de transporte compartilhado estão causando uma diminuição no uso de meios de transporte mais sustentáveis, como ônibus, bicicleta, trem ou, simplesmente, o deslocamento feito a pé.<sup>72</sup>

Em 20 de dezembro de 2017, o Tribunal Europeu reconheceu que a empresa Uber desempenha um serviço de transporte, ao declarar que:

[...] um serviço de intermediação como o que está em causa no processo principal [Uber Systems Spain], que tem por objeto, através de uma aplicação para telefones inteligentes, estabelecer a ligação, mediante remuneração, entre motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo e pessoas que pretendam efetuar uma deslocação urbana, deve ser considerado indissociavelmente ligado a um serviço de transporte e, por conseguinte, abrangido pela qualificação de «serviço no domínio dos transportes», na aceção do artigo 58.o, n.o 1, TFUE.<sup>73</sup>

---

partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1." (FRANCE. *LOI n° 2015-992 du 17 août 2015*, relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Disponível em: <<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2015/8/17/DEVX1413992L/jo/texte>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>72</sup> No original: "But the Washington Post's Catherine Rampell dismisses Kalanick and his green ridesharing claims. 'Thus far there is no evidence that ridesharing passengers are getting rid of their own cars,' she says, citing a recent University of California Transportation Center study based on ridesharing customers in the San Francisco area. Even more troubling, that same study also found that ridesharing companies in fact are taking away business, not just from traditional taxis but also from more environmentally friendly transit modes. Nearly half of respondents said that if they had not had the option of using a ridesharing service, they would have instead used a bus, bike train or simply walked. Rampbell observes that what keeps cars off the road are regulations (like the often-derided medallion system) capping the number of livery cars available. If ridesharing is not implemented correctly, it could well lead to more cars on the road as drivers troll for passengers, congesting traffic and fouling the air (which, as we saw in chapter 3, is Kalanick's strategy – to flood the streets with Uber cars)." (HILL, Steven. *Raw deal: how the "Uber economy" and the runaway capitalism are screwing American workers*. New York: Letra Livre, 2015. p. 188). Sobre o artigo completo, ver: RAMPELL, Catherine. Who will win the ridesharing war? Probably not consumers. *Washington Post*, 2 out. 2014. Disponível em: <[https://www.washingtonpost.com/opinions/catherine-rampell-consumers-likely-to-lose-the-uber-lyft-ride-share-war/2014/10/02/f4810f74-4a6c-11e4-a046-120a8a855cca\\_story.html?utm\\_term=.499955476088](https://www.washingtonpost.com/opinions/catherine-rampell-consumers-likely-to-lose-the-uber-lyft-ride-share-war/2014/10/02/f4810f74-4a6c-11e4-a046-120a8a855cca_story.html?utm_term=.499955476088)>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>73</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA EUROPEU. Acórdão do Tribunal de Justiça Europeu no processo C-434/15- ECLI:EU:C:2017:981.

A exploração do trabalho humano também é um fator muito importante na qualificação de determinada empresa como integrante da economia colaborativa, que pressupõe tratar bem as pessoas, em especial seus trabalhadores. A Uber não esconde o fato de destinar investimentos vultosos à criação de seu *self-driving car* e, além de reduzir o preço das corridas - e, assim, remunerar mal seus motoristas -, também exige jornada exaustiva<sup>74</sup>, com incentivos para que fiquem *online*, sob pena de aplicação de penalidades, como expulsão do aplicativo.

Entretanto, em longo prazo, é possível que o carro autônomo torne a profissão de motorista obsoleta. Assim, é preciso que exista um incentivo na requalificação profissional dos chamados *Uber drivers*, capacitando-os para um novo trabalho.

Utilizando as palavras de Thomas Piketty, há que se considerar que:

[...] a marcha em direção à racionalidade econômica e tecnológica não implica, necessariamente, uma marcha rumo à racionalidade democrática e à meritocracia, pois a tecnologia, assim como o mercado, não tem limite ou moral.<sup>75</sup>

Além disso, “a oferta de qualificação não progride no mesmo ritmo que as necessidades tecnológicas” e, portanto, “os grupos cujas formações não progrediram o bastante acabarão com baixos salários e empregos desvalorizados”<sup>76</sup>. Com a progressão da desigualdade do trabalho na mesma proporção, é necessário refletir sobre quem será o responsável pela requalificação profissional dos motoristas “uberizados”.

Além de não se enquadrar no conceito de economia colaborativa, outra noção que não se faz verdadeira é a de que os motoristas seriam condutores da Uber apenas em seu tempo ocioso, como se fosse um “bico” (*gig economy*), pois, como

<sup>74</sup> A denominação “jornada exaustiva” é acolhida em decorrência do conceito, definido pelo Ministério do Trabalho e Emprego, da seguinte forma: “Note-se que jornada exaustiva não se refere exclusivamente à duração da jornada, mas à submissão do trabalhador a um esforço excessivo ou a uma sobrecarga de trabalho – ainda que em espaço de tempo condizente com a jornada de trabalho legal – que o leve ao limite de sua capacidade. É dizer que se negue ao obreiro o direito de trabalhar em tempo e modo razoáveis, de forma a proteger sua saúde, garantir o descanso e permitir o convívio social. Nessa modalidade de trabalho em condição análoga à de escravo, assume importância a análise do ritmo de trabalho imposto ao trabalhador, quer seja pela exigência de produtividade mínima por parte do empregador, quer seja pela indução ao esgotamento físico como forma de conseguir algum prêmio ou melhora na remuneração.” (BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. *Manual de Combate ao Trabalho em Condições Análogas à de Escravo*. Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego, 2011. Disponível em: <<http://acesso.mte.gov.br/data/files/8A7C816A350AC88201350B7404E56553/combate%20trabalho%20escravo%20WEB.PDF>>. Acesso em: 20 jun. 2018. p. 13-14).

<sup>75</sup> PIKETTY, Thomas. *O capital no século XXI*. São Paulo: Intrínseca, 2014. p. 227-229.

<sup>76</sup> PIKETTY, Thomas. *O capital no século XXI*. São Paulo: Intrínseca, 2014. p. 227-229.

visto anteriormente, a empresa incentiva que seu *Uber driver* fique *online* o tempo todo. Observe-se, também, o baixíssimo número de mulheres como motoristas demonstra que não há incentivos na democratização do transporte, outra variável que aponta para a ausência de cooperação social e de igualdade.

Parafraseando Milton Santos, é imprescindível adotar uma concepção democratizante de sociedade em rede, no sentido de que as técnicas da informação, da robótica e da comunicação surgidas a partir da “grande mutação tecnológica” se tornem “doces” instrumentos a serviço do homem, “quando sua utilização for democratizada”<sup>77</sup>, e não o contrário.

Portanto, o caminho adotado pela Uber para atingir suas metas é tudo, menos democratizante. Torna-se, assim, imprescindível pensar em estratégias em face do astuto e envolvente modelo de *marketing* da empresa. Quando se está em meio à nevoa, os retrovisores não mostram a estrada percorrida e o para-brisa não revela o caminho adiante, o que se faz? Ligam-se os faróis e dirige-se bem devagar. Ou, então, é hora de descer do carro, conversar com outros condutores, trocar informações e abrir bem os olhos para a situação da pista ...

#### **1.4 O novo *marketing* e o acesso à Justiça pelos motoristas**

As estratégias de propaganda acima mencionadas contribuíram para incutir na mente, tanto do trabalhador, quanto do consumidor, as ideias de que “o mundo mudou para melhor”, de que se trata de um novo paradigma de negócios e de que há liberdade e relação de parceria, portanto, de troca. Tais conceitos foram essenciais para que o modelo Uber tivesse adesão. Todavia, também foram essenciais para que grande parte dos afetados sequer cogitassem a possibilidade de estarem sendo lesados em seus direitos.

Além das campanhas publicitárias mais direcionadas para os consumidores que residem nos Estados Unidos, no Brasil, foram lançados, há pouco tempo, outros tipos de ações de propaganda, aqui denominadas de “novo marketing”, ou *branded content*, documentários e filmes que oferecem ao consumidor informações e emoções que nada têm a ver com a marca. Com forte adesão ao aplicativo da Uber no Brasil, essas novas estratégias foram desenvolvidas, não apenas para angariar mais motoristas e clientes, mas também para lidar diretamente com o Estado, tanto

---

<sup>77</sup> SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização*. São Paulo: Record, 2000. p. 174.

no sentido de driblar a sua ação proibitiva, como de influenciar diretamente a produção legislativa.

Nesse contexto, a Uber adotou, em paralelo, a estratégia de "escoltar"<sup>78</sup> o Estado, no sentido de dirigir lado a lado, auxiliando-o a desempenhar suas tarefas essenciais, com especial foco na parcela vulnerável da população em determinado Município, incentivando eventos e ações comunitárias, como campanhas de arrecadação de agasalhos.

Nessa mesma linha de raciocínio e com o claro intuito de ganhar apoio e carisma da população e, ao mesmo tempo, comunicar que estaria colaborando com o Estado, a Uber notoriamente patrocinou o Carnaval de diversas capitais brasileiras, inclusive o mundialmente conhecido Carnaval do Rio de Janeiro. Patrocinou barracas no calçadão, negociando com a Prefeitura do Rio, instalou o *Uber Fresh* - duchas de água corrente na praia, e estacionou o *Uber Acqua* na orla de Ipanema, uma picape conversível com piscina instalada na caçamba. Patrocinou, ainda, o carnaval da capital mineira, Belo Horizonte. Criou, também, o *Uber Aero Bike*, um trilho suspenso com uma bicicleta dentro e uma imagem panorâmica das folias.

Todos os eventos podem ser vistos nas fotos a seguir, tiradas pela pesquisadora:

---

<sup>78</sup> O verbo "escoltar" foi utilizado para simbolizar o apoio ou suporte que a Uber demonstra oferecer ao Estado, enxergado por ela como ineficiente e dependente da ajuda de empresas como ela. Como exemplo, cita-se o apoio que a Uber deu à população carente de atenção do Estado ao entregar 20 mil peças para a Campanha do Agasalho 2017. *POA 24 horas Website*. Disponível em: <<http://www.poa24horas.com.br/uber-entrega-20-mil-pecas-para-campanha-do-agasalho-2017/>>. Acesso em: 20 jun. 2018. O diretor da Uber declarou, nesta ocasião, que a missão da empresa é melhorar a vida das pessoas nas cidades onde atua. "Colocamos a tecnologia à disposição de um projeto como este, de solidariedade. Usuários e motoristas estiveram unidos em dois dias, engajados na campanha. O resultado foi muito positivo: entre cinco e sete toneladas de agasalhos foram arrecadados".

Figura 1 – *Uber AeroBike* no Carnaval de Belo Horizonte/MG



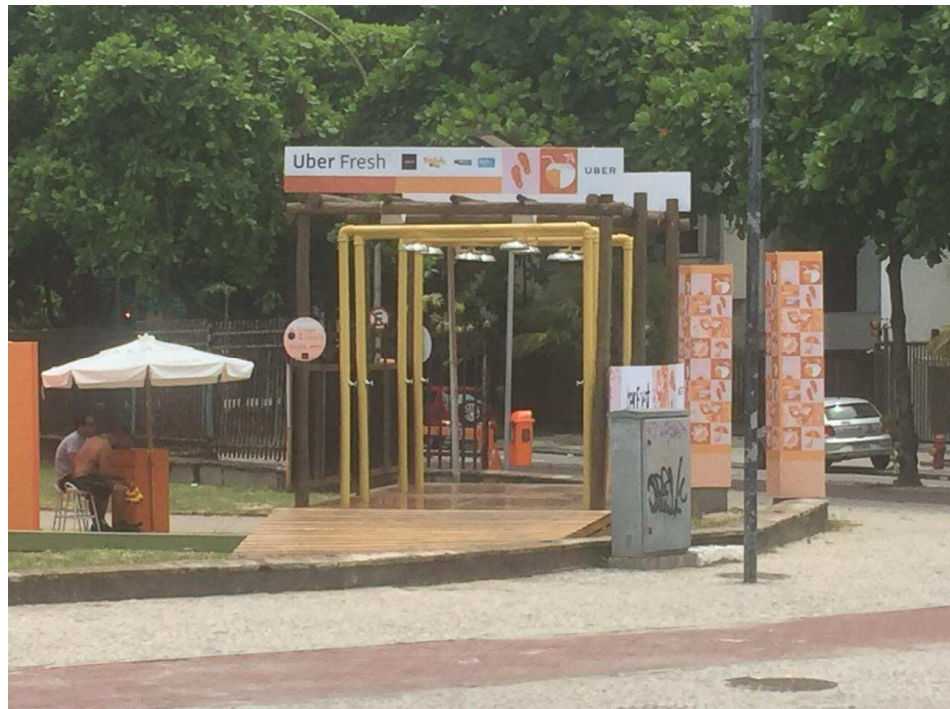
Fonte: Acervo pessoal. Autoria: Ana Carolina Reis Paes Leme

Figura 2 – Lançamento do *Uber Acqua* na Praia de Ipanema/RJ



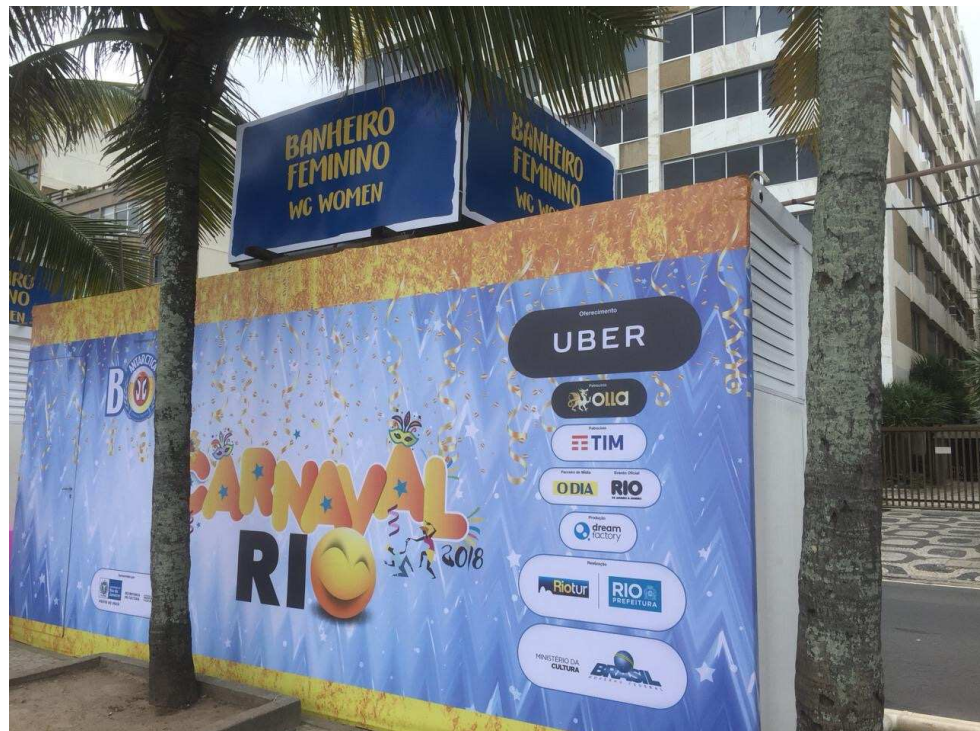
Fonte: Acervo pessoal. Autoria: Ana Carolina Reis Paes Leme

Figura 3 – Instalação do *Uber Fresh* no Arpoador/RJ



Fonte: Acervo pessoal. Autoria: Ana Carolina Reis Paes Leme

Figura 4 – Patrocínio do Carnaval 2018 do Rio de Janeiro



Fonte: Acervo pessoal. Autoria: Ana Carolina Reis Paes Leme

Figura 5 – Barraca de praia no Posto 12, no Rio de Janeiro/RJ



Fonte: Acervo pessoal. Autoria: Ana Carolina Reis Paes Leme

Entretanto, nada merece maior destaque do que a campanha #LeiDoRetrocesso, em que a Uber fez publicidade direta com o intuito de influenciar as decisões que as pessoas têm sobre os trâmites legislativos.

Às vésperas de ser votado o Projeto de Lei que visava regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros na Câmara dos Deputados, a Uber lançou, em rede nacional, a campanha publicitária contra a aprovação da lei, chamada de #leidoretrocesso. O vídeo publicitário da referida campanha<sup>79</sup>, carregado de cenas de pessoas de todas as idades e etnias, com esparadrapos pretos na boca, passava a ideia de tentativa de calar a voz dos consumidores, afirmando que seria “a sua vez de fazer valer a sua vontade”. Na mesma mídia, eram utilizadas várias queixas da população acerca do transporte e da segurança pública, para justificar e legitimar a continuidade da operação da empresa Uber no Brasil, mesmo sem ser considerada empresa de transporte. Acrescente-se que o conteúdo audiovisual foi transmitido várias vezes em horário nobre, na Rede Globo de Televisão. A campanha realizada também se direcionou aos endereços dos *emails* pessoais dos usuários cadastrados no aplicativo, com

<sup>79</sup> O conteúdo completo pode ser visto em: <https://www.uber.com/pt-BR/lei-do-retrocesso/>

texto personalizado, convocando o usuário, pelo seu próprio nome, a integrar o movimento em face da “Lei do Retrocesso”.<sup>80</sup>

A campanha publicitária direcionava-se a motivar os usuários a emitirem opinião contrária à proposição legislativa. A consulta pública sobre o PL 28/2017, por exemplo, recebeu mais de 176 mil contribuições. Do total, mais de 136 mil votos foram contrários ao projeto de Lei.<sup>81</sup> Isso significa que, como afirmou acertadamente Trebor Scholz, escritor, artista e professor de cultura e mídia digital da The New School, a Uber usa seu aplicativo como “plataforma política que pode ser usada para ativar clientes para opor qualquer esforço regulatório contra eles”.<sup>82</sup>

No momento em que houve tal campanha, ficou claro que a empresa se utiliza da manipulação social e da “política do *marketing-oriented*”<sup>83</sup> para direcionar os usuários a aderirem à campanha contra a aprovação da lei que iria regulamentar o serviço prestado pela Uber. Tal lei pretendia igualar os serviços da empresa aos do transporte privado de passageiros realizado por taxistas e, portanto, seriam exigidos licença, placa específica, impostos e taxas. Em resumo, prejuízo financeiro para a Uber. É possível dizer que a sua atuação estratégica empresarial colide de forma direta com o acesso à Justiça pela via dos direitos.

Antes de adentrar ao tema do acesso à justiça, há, ainda, outra ação de *marketing* que deve ser aqui explicitada de modo a revelar a postura contraditória da Uber no sentido de “dar as mãos”<sup>84</sup> para o Estado brasileiro. Ao mesmo tempo em que atacava o Poder Legislativo com a campanha #LeiDoRetrocesso, a Uber fez

<sup>80</sup> A íntegra do e-mail ditava:

“Olá Carolina,

No final de 2017, o Senado escutou a sua voz e alterou o PLC 28, a #LeidoRetrocesso. Ela ameaçava o direito de escolha de 20 milhões de usuários da Uber no Brasil, como você, e a renda de 500 mil motoristas parceiros. O Projeto voltou para a Câmara e agora é a vez dos deputados federais. Eles vão ter que escolher entre ouvir você ou calar a sua voz e aprovar a #LeidoRetrocesso.

A votação deve acontecer nesta terça-feira (27/2) e a Uber estará, mais uma vez, defendendo o seu direito de escolha.

É por isso que te convidamos a fazer parte deste movimento. Assista hoje (24/2 - sábado), no intervalo do Jornal Nacional, à campanha contra a #LeiDoRetrocesso e pressione os deputados do seu Estado.”

<sup>81</sup> RIBEIRO, Gabriel Francisco. Uber tem 500 mil motoristas no Brasil e diz: “modelo fica inviável com PL”. *Uol Tecnologia Website*, 27 out. 2017. Disponível em: <<http://tecnologia.uol.com.br/noticias/redacao/2017/10/27/uber-tem-500-mil-motoristas-no-brasil-e-diz-modelo-fica-inviavel-com-pl.htm>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>82</sup> SCHOLZ, Trebor. Platform Cooperativism vs. The Sharing Economy. *Medium Website*, 5 dez. 2014. Disponível em: <<https://medium.com/@trebors/platform-cooperativism-vs-the-sharing-economy-2ea737f1b5ad#.moydlbsf8>>. Acesso em: 20 jun. 2018. p. 36.

<sup>83</sup> DE MASI, Domenico. *Alfabeto da sociedade desorientada*: para entender nosso tempo. Tradução de Federico Carotti e Silvana Cobucci. São Paulo: Objetiva, 2017. p. 318.

<sup>84</sup> Vide nota 78.

uma parceria com a Defensoria Pública de Minas Gerais, prometendo auxiliar no transporte dos casais que participassem do casamento comunitário ocorrido no estádio Mineirinho, em março do ano 2018. O *slogan* foi “Uber leva 500 casais para casar”. A ação empresarial foi, na realidade, a oferta de desconto de 50% para os casais e convidados que comparecessem ao casamento comunitário.

O vídeo publicitário da referida propaganda<sup>85</sup> possui tom emotivo e conta a história “verídica” de um casal de idosos juntos há muitos anos e que apenas recentemente tinham conseguido realizar o sonho do casamento. A narrativa emociona por si só, além do seu conteúdo dramático, pois os personagens são reais e há uso de técnicas de filmagem e de edição para comover: casa simples, portão de ferro, terraço de chão batido, mão do senhor negro e idoso clicando no aplicativo para “chamar o Uber”, enquanto o Uber Black (como se fosse uma limusine) chega, com o motorista de terno que abre a porta do carro para o casal de idosos, acompanhado de uma trilha sonora instrumental.

Com foco em *marketing*, a Uber faz uso de assuntos que lidam com a imaginação e com o intuito de capturar a subjetividade; realiza investimentos altos de modo a gerar a carisma e também de modo a comunicar com as paixões, como explicitado no caso das campanhas e ações voltadas para o carnaval e o casamento comunitário. Assim, um dos alvos é lidar com as emoções de consumidores e trabalhadores, como ensina a doutrina do capitalismo da emoção, que será abordada no próximo capítulo.

O modelo de negócios, a exploração, a farsa, as fraudes, o engodo, tudo isso parece muito novo, mas não é bem assim: já existia desde a época da máquina e foi transportado à época atual, a da nuvem. A diferença parece ser a de que, antes, o capitalismo se utilizava menos, ou talvez de forma menos explícita, da emoção das pessoas e da pretensa cooperação social.<sup>86</sup> É possível dizer que com o novo armamento de *marketing* pesado, a Uber atira contra a Justiça; manipula as pessoas – e também o próprio Estado – de maneira a difundir, impregnar e consolidar a necessidade da empresa Uber se manter ativa e atuante no mercado.

---

<sup>85</sup> UBER BLOG. *Casamento comunitário leva 500 casais para se casar*. 20 mar. 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/belo-horizonte/casamento-comunitario-2018/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>86</sup> Domenico de Masi, ao tratar do *marketing oriented*, conta que Napoleão se utilizou dos sonhos dos soldados na Guerra e Berlusconi venceu suas eleições nos sonhos que ele mesmo inculcara no inconsciente coletivo e individual de 60% dos italianos. (DE MASI, Domenico. *Alfabeto da sociedade desorientada*: para entender nosso tempo. Tradução de Federico Carotti e Silvana Cobucci. São Paulo: Objetiva, 2017. p. 320).

O mais novo modelo de campanha publicitária foi lançado em maio de 2018, nas principais capitais brasileiras, onde a Uber voltou-se contra a regulação municipal. Distribuiu *outdoors* pelas cidades, com retratos de motoristas credenciados, afirmando que cerca de “10 mil famílias podem perder sua fonte de renda” e exigindo “uma regulamentação moderna”. As frases são marcantes: “Eu dirijo para pagar a mensalidade da minha faculdade”; “Eu dirijo para pagar a escola do meu filho”; “Eu dirijo para me dedicar à música.” Interessante dado aparece quando se analisa tal campanha é o fato de que tais anúncios tiveram repercussões negativas<sup>87</sup>, em especial na categoria dos músicos<sup>88</sup>. Destaca-se que há uma contradição implícita, pois, “quando a Uber justifica que alguém dirija para sustentar outra atividade preferencial, fica implícito que dirigir não seja, necessariamente, o que o motorista gostaria de estar fazendo em primeiro lugar”<sup>89</sup>.

As contradições acerca da premissa de que os motoristas seriam microempresários são importantes dados no conjunto da pesquisa, pois, como critica Augusto Maurer, “é do credo capitalista o princípio de que quem empreende gosta, necessariamente, do que faz ou seria incapaz de fazer direito”. No entanto, “enquanto qualquer empresário pode crescer e se esforça para isso, o mito do crescimento constante é, com efeito, a grande mola propulsora do capitalismo”. O progresso de um motorista de Uber é limitado pelo esgotamento de seu tempo disponível, ou seja, dito de forma muito clara, “desenhando, não há para ele, atingido o limite de sua força produtiva, qualquer possibilidade de crescimento”<sup>90</sup>.

Como em uma guerra sem qualquer limites, é possível dizer que a Uber “atira para todos os lados”. Assim, são tantas estratégias multidirecionais que a própria propaganda interna da empresa (ex: incentiva o empreendedorismo), choca-se com a publicidade externa, dos *outdoors*, que busca empatia com o público trabalhador brasileiro.

---

<sup>87</sup> PROPAGANDA da Uber atinge músicos. *Reclame Aqui Website*, 21 ago. 2017. Disponível em: <[https://www.reclameaqui.com.br/uber/propaganda-da-uber-atinge-musicos\\_pYsNYF9FJ\\_chNZ1R/](https://www.reclameaqui.com.br/uber/propaganda-da-uber-atinge-musicos_pYsNYF9FJ_chNZ1R/)>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>88</sup> Há diversos vídeos no youtube, podendo-se citar: STARLING, Mateus. Propaganda da Uber esculacha os músicos? *Youtube*, 11 ago. 2017. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=F0Kj4AU7CM>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>89</sup> MAURER, Augusto. Por que a publicidade do Uber é, mais do que enganosa, perversa. *Impromptu Website*, 22 ago. 2017. Disponível em: <<http://impromptu.sul21.com.br/2017/08/por-que-a-publicidade-do-uber-e-mais-do-que-enganosa-perversa/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>90</sup> MAURER, Augusto. Por que a publicidade do Uber é, mais do que enganosa, perversa. *Impromptu Website*, 22 ago. 2017. Disponível em: <<http://impromptu.sul21.com.br/2017/08/por-que-a-publicidade-do-uber-e-mais-do-que-enganosa-perversa/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

Portanto, sob a ótica do acesso à Justiça, é evidente que o *marketing* é uma forma de obscurecer e, portando, desencorajar o motorista a lutar por seus direitos, pois logo no estágio inicial do processo de reconhecimento da violação do direito, o trabalhador é manipulado pela doutrina do "empreendedorismo". É como descer do carro, mas ser convencido, com estratégias sagazes de manipulação, de que dirigir na neblina é seguro e, realmente, muito bom.

Oportuno explicar, neste ponto, ainda que o tema será objeto de capítulo próprio, que um dos primeiros dilemas do acesso à justiça pela via dos direitos é o desconhecimento do direito por seu titular. As barreiras do acesso à Justiça são erigidas na ausência de empoderamento real do cidadão e da comunidade para reconhecerem uma situação de violação de direitos e agirem.<sup>91</sup> Com tais campanhas publicitárias, a empresa Uber impediu tanto o poder regulatório do Estado, que deveria incidir sob o serviço de transporte prestado, como o reconhecimento por parte dos consumidores, usuários e trabalhadores da situação de desrespeito à legislação trabalhista e tributária.

Seguindo nesta direção, há sinais de que é preciso capacitar, empoderando, os cidadãos, divulgando o conhecimento e a informação de como é realizada a atividade empresarial. Não adianta dirigir sem conhecer o caminho, portanto, já que é necessário responsabilizar-se, como sociedade, com o conjunto de possíveis ações e reações nesta via.

Pôde-se perceber, neste capítulo, como o *marketing* lida tanto com foco no trabalhador, como no consumidor e no Estado, atuando no universo das emoções, para atingir seus objetivos empresariais. Como será visto adiante, a nuvem é tão imensa que impede até os próprios operadores do Direito de enxergar a realidade da fraude à lei e ao sistema jurídico. Antes, entretanto, é preciso compreender a trajetória da máquina à nuvem.

---

<sup>91</sup> AVRITZER, Leonardo; MARONA Marjorie; GOMES Lilian (Orgs.). *Cartografia da Justiça no Brasil – uma análise a partir de atores e territórios*. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 20.

## 2 CAPITALISMO COGNITIVO: “O MOTOR”

O capitalismo cognitivo valoriza a acumulação de conhecimentos em base de dados, a busca de informação, a mobilização imediata de qualquer saber e a qualquer momento, o acesso quase que instantâneo a um serviço, exatamente, como o de transporte privado de passageiros.

Yann Moulier-Boutang, ao tratar do processo atual de mundialização, entendida esta como uma remodelagem planetária, afirma que houve uma “*ruptura no interior do capitalismo, em seu próprio coração*”, desencadeando uma mutação em suas estruturas. Foram alterados o papel do trabalho operário, o papel do conhecimento, a função do mercado e a relação com a técnica.<sup>92</sup>

No capitalismo cognitivo, a lógica fordista é invertida: “não temos mais a sociedade-fábrica industrial, mas a empresa-sociedade”, porque a “substância do valor situa-se na sociedade, na população, nos saberes implícitos, nos processos cognitivos, na cooperação social”.<sup>93</sup>

O controle, contudo, permanece. Intensifica-se. Potencializa-se. Trata-se, agora, de um modelo de governança, os chamados *corporate governance*. Não se limitando a ordenar a produção, “*ele ambiciona definir a gestão global da vida produtiva (sobre o ciclo de vida)*”.<sup>94</sup>

Surge, assim, um paradoxo. Os indivíduos são convidados a se transformar em pequenos empresários e administradores do risco e da incerteza, ao passo que as empresas extraem valor exatamente de “uma captação de externalidades”. Isso porque, para responder ao declínio de sua capacidade de inovação e para captar todas as formas de externalidades positivas:

[...] a empresa tem que tornar porosas as suas fronteiras. Ela é levada, assim, a assumir cada vez mais a forma de uma caixa oca (a hollow box de Peter Drucker). Ela externaliza suas funções produtivas materiais e se concentra na detenção dos ativos materiais (as relações de propriedade, os ativos específicos, essencialmente o trabalho cognitivo). Ao fazê-lo, sua legitimidade material é cada vez mais ameaçada e se confunde com os problemas de sua legitimidade administrativa. As funções de produção de sua imagem pública, de informação para os seus acionários, para a bolsa, os serviços de valorização financeira tornam-se predominantes. De um lado,

<sup>92</sup> BOUTANG, Y. Moulier; CORSANI, Antonella; LAZZARATO, Maurizio (Coord.). *Capitalismo cognitivo: propiedad intelectual y creación colectiva*. Madrid: Traficantes de sueños, 2004. p. 38.

<sup>93</sup> BOUTANG, Y. Moulier; CORSANI, Antonella; LAZZARATO, Maurizio (Coord.). *Capitalismo cognitivo: propiedad intelectual y creación colectiva*. Madrid: Traficantes de sueños, 2004. p. 41.

<sup>94</sup> BOUTANG, Y. Moulier; CORSANI, Antonella; LAZZARATO, Maurizio (Coord.). *Capitalismo cognitivo: propiedad intelectual y creación colectiva*. Madrid: Traficantes de sueños, 2004. p. 41.

a empresa como administração formal desempenha o papel de contramestre onipresente no território produtivo em seu conjunto, ao mesmo tempo em que se apresenta, do outro lado, como o mecenas do desenvolvimento social e integração.<sup>95</sup>

Nessa economia pós-fordista, o tamanho potencial do mercado é substituído pelo “número virtual de usuários da rede” e os preços dos produtos pelo “custo da instalação da rede relacionada à coleta de informação gratuita que ela permite acumular”, ou seja, o sucesso da empresa está umbilicalmente ligado ao êxito de captura da cooperação social.<sup>96</sup>

A percepção de Yann Moulier-Boutang é a de que o que é medido não é mais a intensidade do esforço muscular ou o consumo energético, como nos estudos de Frederick Taylor.<sup>97</sup> Nos dias de hoje, afirma o primeiro autor, a medida “é a atenção”. A atenção é a disponibilidade do trabalho vivo a permanecer vivo e interativo com o maquinismo. Em outras palavras: as pessoas tornaram-se trabalhadoras e consumidoras ao mesmo tempo e produzem e consomem estímulos quase que vinte e quatro horas por dia.

O capitalismo neo-industrial se revela, dessa maneira, determinado por formas de produção imateriais e incorpóreas. Byung-Chul Han bem pontuou que “não se produzem objetos físicos, mas objetos não-físicos como informações e programas”. E, ainda, trouxe a intrigante reflexão acerca do atual estágio do capitalismo, afirmando que “o corpo como força produtiva já não é tão central como na sociedade disciplinar biopolítica”, pois “para aumentar a produtividade, não se superam resistências corporais, mas otimizam-se processos psíquicos e mentais”<sup>98</sup>.

Dessa forma, para entender o fenômeno da “Uberização do Trabalho” e o problema do acesso à justiça dos motoristas da Uber, decorrentes da emergência das novas tecnologias de informação e comunicação (NTIC), no contexto da revolução tecnológica e do atual estágio do capitalismo, é preciso dar marcha-ré na história e compreender como se deu a transição do sistema de produção taylorista até os modernos modelos de acumulação flexível do capital, processo aqui denominado com a expressão “da máquina à nuvem”.

<sup>95</sup> BOUTANG, Y. Moulier; CORSANI, Antonella; LAZZARATO, Maurizio (Coord.). *Capitalismo cognitivo: propiedad intelectual y creación colectiva*. Madrid: Traficantes de sueños, 2004. p. 43.

<sup>96</sup> BOUTANG, Y. Moulier; CORSANI, Antonella; LAZZARATO, Maurizio (Coord.). *Capitalismo cognitivo: propiedad intelectual y creación colectiva*. Madrid: Traficantes de sueños, 2004. p. 52.

<sup>97</sup> TAYLOR, Frederick Winslow. *Princípios de administração científica*. São Paulo: Departamento Administrativo do Serviço Público/Serviço de Documentação, distribuído pela Atlas, 1948. Também disponível para download em: <<http://www.gutenberg.org/ebooks/6435>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>98</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015. p. 35.

## 2.1 Da máquina à nuvem

Primeiro, veio o carvão. Com a sua queima, ele aqueceu a água, que virou vapor e empurrou o pistão.<sup>99</sup> O pistão pôde mover a primeira máquina e assim a humanidade converteu uma nuvem de vapor em movimento. Nos dias de hoje, com a Internet, a nuvem de vapor da máquina industrial se tornou uma nuvem de *bits*. Por sua nova configuração e *design*, poderia se pensar que é um novo sistema, porém, trata-se apenas de névoa gigantesca e difusa turvando a visão. A máquina a vapor do capitalismo primitivo se tornou a nuvem de dados do capitalismo cognitivo.

Como já foi apresentado na introdução, abre-se o teto solar, mas as nuvens são de chuva. Ou melhor, nuvens de ferro, de cobre, de aço, com enormes *data centers* armazenando todos esses dados que chovem sobre as pessoas e inundam os seres humanos, a partir de servidores gigantesco. Na ordem do trabalho, vale lembrar que a organização da produção por tarefa, a divisão técnica do trabalho e a sinergia entre o homem e a máquina foram introduzidas na época do taylorismo.

Frederick W. Taylor escreveu “Os Princípios da Administração Científica” em 1911<sup>100</sup>. Nele, descreveu como a produtividade poderia ser “radicalmente aumentada através da decomposição de cada processo de trabalho em movimentos componentes e da organização de tarefas de trabalho fragmentadas segundo padrões rigorosos de tempo e estudo do movimento”<sup>101</sup>.

Taylor foi responsável por uma verdadeira revolução na estrutura produtiva da empresa, ao organizar a produção. Previu a especialização e a divisão das tarefas e instituiu a hierarquia na produção, com a presença do chefe. Os seus estudos de ergonomia o levaram a projetar um sistema produtivo em que havia certa sinergia entre máquina e homem, a fim de otimizar a produção, no menor tempo possível. Como um bom engenheiro, planejou, organizou e racionalizou a produção,

---

<sup>99</sup> HARARI, Yuval Noah. *Sapiens – uma breve história da humanidade*. São Paulo: L&PM, 2015.

<sup>100</sup> TAYLOR, Frederick Winslow. *Princípios de administração científica*. São Paulo: Departamento Administrativo do Serviço Público/Serviço de Documentação, distribuído pela Atlas, 1948. Também disponível para download em: <<http://www.gutenberg.org/ebooks/6435>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>100</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015.

<sup>101</sup> HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 15. ed. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006. p. 121.

atribuindo à chefia a incumbência de cronometrar o tempo de execução das tarefas.<sup>102</sup>

Na sequência, Henry Ford aplicou as teorias tayloristas em suas fábricas de automóveis, com alguns acréscimos: a esteira de produção, que dita a velocidade da execução das tarefas, e a alienação do processo produtivo, pois o trabalhador passou a saber fazer somente uma parte do produto final. O trabalhador, aliás, poderia até saber fazer todo o processo, mas não conseguia mais ter uma noção geral dele porque foi especializado e fisicamente posicionado para executar apenas uma determinada função ou parte do processo produtivo. E, muito mais do que um sistema de produção, Henry Ford instituiu um sistema de consumo.

David Harvey afirma que o que havia de especial em Ford e, em última análise, distingue o fordismo do taylorismo, era a sua visão, seu reconhecimento explícito de que “produção de massa significava consumo de massa”<sup>103</sup>, pois “a separação entre gerência, concepção, controle e execução (e tudo o que isso significava em termos de relações sociais hierárquicas e de desabilitação dentro do processo de trabalho)” já estava bem avançada nas indústrias.

Acrescenta o autor que Ford criou um “novo sistema de reprodução da força de trabalho”, uma “nova política de controle e gerência”, uma “nova estética” e uma “nova psicologia”. Em resumo, “um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista”.<sup>104</sup>

Na realidade, o propósito do “dia de oito horas e cinco dólares” era em parte obrigar o trabalhador a adquirir a disciplina necessária à operação da linha de montagem com alta produtividade, mas era também uma forma de proporcionar “renda e tempo de lazer”. Afinal, trabalhadores precisavam consumir os produtos produzidos em massa, uma vez que “as corporações estavam por fabricar em quantidades cada vez maiores”.<sup>105</sup>

---

<sup>102</sup> DE MASI, Domenico. *Alfabeto da sociedade desorientada: para entender nosso tempo*. Tradução de Federico Carotti e Silvana Cobucci. São Paulo: Objetiva, 2017. p. 445.

<sup>103</sup> HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 15. ed. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006. p. 121.

<sup>104</sup> HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 15. ed. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006. p. 121.

<sup>105</sup> HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 15. ed. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006. p. 122.

Eiji Toyota e o engenheiro Taiichi Ohno, após observarem o modelo implantado na *Ford Motors* em 1950, estabeleceram, em 1970, um modelo de administração que coordenava a produção de acordo com a demanda específica de veículos variados (o chamado “just in time”). Assim, nasceu o sistema toyota de produção, também chamado de “produção flexível”.

Importante destacar que, com o Toyotismo, houve ruptura do sujeito coletivo, por meio da implantação do *outsourcing*, em que parcela da produção passou a ser produzida por outra empresa, muitas vezes em outro país. Com a cisão da cadeia produtiva, surge a raiz do que se conhece, hoje, como terceirização e empresa-rede. Além disso, nesse sistema “ohnista”<sup>106</sup> de gestão da produção, houve a valorização do indivíduo que “veste a camisa da empresa”, adotando-se o conceito do trabalhador “colaborador” e denotando, inclusive, um afastamento linguístico do antigo subordinado, que gerará efeitos jurídicos na relação de trabalho, como se verá no decorrer do trabalho.

Confrontando diretamente com a rigidez do fordismo, a acumulação flexível fincou suas bases - por mais paradoxal que seja - na maleabilidade “dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo”. Caracterizou-se pelo surgimento de setores de produção totalmente novos e por maneiras originais de fornecimento de serviços, serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, “taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional”.<sup>107</sup>

David Harvey, em seu clássico “Condição Pós- Moderna”, apresenta uma tabela comparativa entre o “modernismo fordista” *versus* a “pós-modernidade flexível”. Nela, atribui as seguintes características ao fordismo: capital fixo na produção em massa, mercados estáveis, padronizados e homogêneos, alicerces na materialidade e na racionalidade técnico-científica. A flexibilidade pós-modernista, por outro lado, é “dominada pela ficção, pela fantasia, pelo imaterial”, em especial pelo dinheiro, “pelo capital fictício, pelas imagens, pela efemeridade, pelo acaso e

---

<sup>106</sup> A expressão ohnista advém do nome do engenheiro Taiichi Ohno que criou o sistema de administração denominado produção flexível e implantado pela empresa Toyota nos anos 1970.

<sup>107</sup> HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 15. ed. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006. p. 140.

pela flexibilidade em técnicas de produção, mercados de trabalho e nichos de consumo”.<sup>108</sup>

Referido autor atenta, ainda, para o fato de que as supostas características antagônicas e contraposições estampadas na mencionada figura apontam, no final, para um “complexo de oposições que exprime as contradições culturais do capitalismo”. Além disso, possibilita ver as categorias do modernismo e do pós-modernismo como “reificações estáticas impostas à interpenetração fluida de oposições dinâmicas”. Nesse caso, a rígida distinção categórica desaparece, sendo substituída por “uma análise de fluxo de relações interiores no capitalismo como um todo”.<sup>109</sup>

Com isso, é preciso compreender a noção de fluxo. Ensina David Harvey:

O capital é um processo, e não uma coisa. É um processo de reprodução da vida social por meio da produção de mercadorias em que todas as pessoas do mundo capitalista avançado estão profundamente implicadas. Suas regras internalizadas de operação são concebidas de maneira a garantir que ele seja um modo dinâmico e revolucionário de organização social que transforma incansável e incessantemente a sociedade em que está inserido. O processo mascara e fetichiza, alcança crescimento mediante a destruição criativa, cria novos desejos e necessidades, explora a capacidade do trabalho e do desejo humanos, transforma espaços e acelera o ritmo de vida. Ele gera problema de superacumulação para os quais há apenas um número limitado de soluções possíveis.<sup>110</sup>

Nesse sentido, as diversas novas atividades especulativas realizadas por empreendedores e por intermédio de novos produtos ou da reinvenção de antigos com novas estratégias de *marketing*, vem acompanhada do “desenvolvimento igualmente especulativo de valores e instituições culturais, políticos, legais e ideológicos sob o capitalismo”<sup>111</sup>.

Pode-se perceber, portanto, que o capitalismo, compreendido a partir da noção de fluxo ou de processo, parece estar em constante mudança, no sentido de

---

<sup>108</sup> HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 15. ed. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006. p. 304.

<sup>109</sup> HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 15. ed. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006. p. 305.

<sup>110</sup> HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 15. ed. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006. p. 306.

<sup>111</sup> HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 15. ed. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006. p. 308

criação de demanda e estratégias de venda e de consumo. Contudo, em essência, permanece com a mesma lógica da acumulação primitiva ou da superacumulação.

Como afirma Márcio Toledo Gonçalves:

Na sociedade urbana industrial do século XX, é possível identificar três formas de organização do trabalho: a primeira, criada pelo empresário norte-americano Henry Ford em 1914, chamada fordismo, representou a organização do trabalho em um sistema baseado numa linha de montagem em grandes plantas industriais. Havia nesse contexto uma homogeneização das reivindicações dos trabalhadores, pois eles se encontravam nas fábricas e estavam submetidos às mesmas condições de trabalho.

A partir da década de 1960, com o esgotamento desse modelo fordista, surgiu um novo modelo de organização dos meios de produção, o toyotismo. Esse sistema quebrou o paradigma da produção em massa, de modo a fragmentar o processo produtivo, reunindo assim diversas relações de trabalho em um mesmo empreendimento, além de diferentes empresas para a produção de produtos específicos. Havia uma prevalência da heterogeneidade na regulamentação das condições de trabalho, devido à distinção feita entre os trabalhadores diretamente contratados por uma montadora e os contratados pelas demais empresas que prestavam serviços periféricos. Em meados dos anos 70, por causa da crise do petróleo em 1973, e de outras razões próprias das dinâmicas do capitalismo, iniciou-se uma grave crise econômica, propiciando a propagação da terceirização irrestrita tanto na indústria, quanto no setor de serviços.

Diante disso, surgiu um novo modelo de organização do trabalho, a partir da segunda década do século XXI, que se caracteriza pelo nome da “uberização”, que, apesar de se encontrar em nichos específicos do mercado, tem potencial de se generalizar para todos os setores da economia. A partir de 2009, com o surgimento da denominada web de compartilhamento, foi consolidada a economia colaborativa em massa, que tornou possível a intermediação eletrônica do trabalho.<sup>112</sup>

Com a criação da *Web*<sup>113</sup> e, sobretudo, face a eclosão da Internet das coisas<sup>114</sup>, permitiu-se a conexão entre objetos e utensílios domésticos em rede. Nesse contexto, o capitalismo cognitivo tem seu ápice e o controle, antes ditado pela esteira de produção vigiada por um superior hierárquico, passa a ser exercido por um algoritmo<sup>115</sup> inserido no *software* e, assim, quem está na esteira de produção é o próprio indivíduo.

---

<sup>112</sup> GONÇALVES, Márcio Toledo. *Sentença no processo nº 0011359-34-2016.5.03.0112*. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/arquivos/2017/2/art20170214-02.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2018. p. 9-10.

<sup>113</sup> Termo que designa o mesmo que Internet.

<sup>114</sup> ASHTON, Kevin. That “internet of Things” Thing. *RFIDJournal*, 22 jan. 2009. Disponível em: <<http://www.rfidjournal.com/articles/view?4986>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>115</sup> Segundo definição de Yuval Noah Harari, um algoritmo é um conjunto metódico de passos que pode ser usado na realização de cálculos, na resolução de problemas e na tomada de decisões. Não se trata de um cálculo específico, mas do método empregado quando se fazem cálculos. (HARARI, Yuval Noah. *Homo Deus: uma breve história do amanhã*. São Paulo: Cia das Letras, 2016. p. 91).

Assim, analisado sob a ótica do modo de acumulação primitiva, se pode afirmar que se vive, hoje, na era do neofordismo, ou também chamado de “*neotaylorismo informático*”<sup>116</sup>, em que o trabalhador tornou-se objeto da programação, apenas um número, deslocando-se do ser humano trabalhador.

Como ensina Rodrigo Carelli, com a revolução cibernética e informacional, o modelo produtivo deixa de ser o jogo de forças e engrenagens do relógio e passa a ser o computador e o tratamento digital dos sinais. Passa-se, assim, do modelo do relógio ou “da máquina”, para o modelo cibernético do computador, para a “nuvem”.

Surge então o “trabalhador flexível”. Para dar resposta ao fato social, “desenha-se, assim, um novo tipo de liame de direito que, à diferença do contrato, não tem por objeto uma quantidade de trabalho, mas a própria pessoa do trabalhador”<sup>117</sup> conforme expressa Supiot.

Em contraposição à subordinação do trabalhador a uma racionalidade que lhe era exterior, a disciplina, que é própria do taylorismo e do fordismo, no modelo “da nuvem”, na Uberização<sup>118</sup>, está na sua programação, ou seja, disciplina-se “pela apresentação de metas, regras e medida dos resultados do trabalho por meio de indicadores estatísticos”<sup>119</sup>. Carelli ressalta ser importante que o sujeito se aproprie dessa avaliação para reagir positivamente à lacuna que existe entre sua performance e seus objetivos.<sup>120</sup> Em outras palavras, é imprescindível conhecer e aprimorar a sua capacitação em face da névoa dentro da qual ele está inserido.

---

<sup>116</sup> Antonio Gomes de Vasconcelos, Talita Gonçalves Nunes e Rômulo Soares Valentini citam Lima sobre o tema, indicando que: “Portanto, o que ocorre, em verdade, é um retorno de um dos modos de subordinação formal do trabalho (intelectual) ao capital, pois a possibilidade de produção e a troca direta de informações em rede, com a relativização da esfera produtiva, embora possa ser vista como uma contradição real do sistema, não tem se revelado suficiente para alterar a estrutura da sociedade capitalista, tendo a máquina computadorizada se revelado uma forma uma ofensiva do capital ao trabalho com características de um “neotaylorismo informático”.” (LIMA, 2012, p. 117 *apud* VASCONCELOS, Antônio Gomes de; VALENTINI, Rômulo Soares; NUNES, Talita Camila Gonçalves. Tecnologia da Informação e seus impactos nas relações trabalho-capital. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 93).

<sup>117</sup> SUPIOT *apud* CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 256.

<sup>118</sup> Uberização é o nome que se dá para a emergência de um novo padrão de organização do trabalho.

<sup>119</sup> CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 257.

<sup>120</sup> CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José

Nos dias de hoje, a organização do trabalho se apresenta na “programação por comandos”, sendo que “restitui-se ao trabalhador certa esfera de autonomia na realização da prestação”. Explica Rodrigo que é uma espécie de “direção por objetivos”, pois:

A partir da programação, da estipulação de regras e comandos preordenados e mutáveis pelo seu programador, ao trabalhador é incumbida a capacidade de reagir em tempo real aos sinais que lhe são emitidos para realizar os objetivos assinalados pelo programa. Os trabalhadores, nesse novo modelo, devem estar mobilizados e disponíveis à realização dos objetivos que lhe são consignados.<sup>121</sup>

Diferente do modelo taylorista-fordista, em que o trabalhador fazia parte da engrenagem do sistema, com a Uberização, o trabalhador, suposto empreendedor, torna-se ele a própria engrenagem. Mesmo que pareça autônomo e alheio, o produto da sua energia de trabalho e da cooperação social<sup>122</sup> é cooptado pela empresa-nuvem. Assim acontece a intermediação eletrônica do trabalho, uma terceirização em que o tomador é o consumidor, a suposta empresa fornecedora de trabalho se trata de um algoritmo e o trabalhador é um microempresário autônomo, dentro de uma rede em que a empresa proprietária do algoritmo não possui responsabilidade alguma por trabalhador, que é a sua energia vital.

Agora, a máquina não fica mais na fábrica. Vai de carona com o trabalhador, no bolso da sua camisa e em suas mãos, quase como uma extensão do seu corpo físico. Desse novo lugar, próximo ao coração do trabalhador ou como extensão de suas mãos, olhos e mente, o novo motor, combustível do capitalismo, são as emoções do sujeito. Sua carga emotiva se torna a nova bateria com que o

---

Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 257.

<sup>121</sup> CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 355.

<sup>122</sup> Sobre o conceito, explica José Eduardo Resende Chaves Júnior que "o Direito do Trabalho Pós-Material compreende a ideia de que *trabalho* e *conhecimento* não são categorias antagônicas, nem necessariamente diferentes. Estamos em transição, contudo, para um novo capitalismo, cognitivo e tecnológico, no qual a acumulação é cada vez mais baseada na captura do produto da cooperação social, como resultado do incremento da socialização da produção, principalmente pela atividade produzida por meio das redes sociais (Lucarelli & Fumagalli). Nesse contexto, o capital apropria-se do "*commons*", do conhecimento tácito e codificado da comunidade em rede e acaba por capturar as energias de emancipação que eclodem desse novo meio de colaboração produtiva." (CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende. Desafio do Direito do Trabalho é limitar o poder do empregador-nuvem. *Conjur*, 16 fev. 2017. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2017-fev-16/desafio-direito-trabalho-limitar-poder-empregador-nuvem>>. Acesso em: 20 jun. 2018).

capitalismo contemporâneo carrega as estratégias para sair do colapso e continuar explorando, instrumentalizando o trabalho pelo consumo.

## **2.2 Da sociedade da disciplina à sociedade do cansaço: um longo caminho percorrido**

Suponha-se que uma pessoa tenha dormido em 1800 e acordou em 2018. Encontrou uma sociedade em que todos têm pequenas máquinas nas mãos, onde jogam sua vida, sua intimidade, seu trabalho, enquanto correm de um lado para o outro, carregando esta caixinha iluminada com ícones coloridos, sempre de cabeça baixa, sem conversas pessoais, nem troca de olhares reais. Cada um permanece em seu próprio universo, o trabalho intensificou-se, afinal, deixa-se o escritório, mas leva-se o trabalho no bolso.

As pessoas mudam de rosto e corpo, fazem cirurgia plástica e se submetem a tratamentos estéticos dolorosos, entrando em máquinas, e pagam por isso. Nessa sociedade, ter músculos é muito importante e os indivíduos se exercitam e pagam para usar a sala de máquinas, que por vezes lembra uma sala de torturas. Enquanto caminham em esteiras mecanizadas, regulam sua vida, seu trabalho, sua rede de contatos e suas emoções por meio dessas pequenas caixas brilhantes entre as mãos. Vigiam-se uns aos outros e, curiosamente, possuem a sensação de liberdade. Porém, estão sempre cansados.

Parece ficção, mas, de fato, passou-se da sociedade da disciplina para a sociedade do controle. Foi feita a migração da sociedade da negatividade para a da positividade, da sociedade da transparência para a do rendimento, da sociedade do desempenho para a do espetáculo, até chegar ao estágio atual, da sociedade do cansaço. Nesta, o objetivo final continua comum: o exercício de poder sobre os indivíduos.

A sociedade disciplinar, muito bem descrita por Michel Foucault<sup>123</sup>, tem como ícone a figura arquitetural do panóptico. Esse dispositivo organiza unidades espaciais que permitem ver sem parar e reconhecer de imediato. Diferentemente da masmorra, o olhar de um vigia em plena luz do dia capta melhor do que a sombra, sendo a visibilidade uma armadilha. Daí o efeito mais importante introduzido pelo

---

<sup>123</sup> FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir*. 42. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2018.

panóptico na sociedade da disciplina: “induzir no detento um estado consciente e permanente de visibilidade que assegure o funcionamento automático do poder”<sup>124</sup>.

Explica Foucault que o Panóptico, idealizado por Jeremy Bentham no século XIX, é uma “máquina de dissociar o par ver-ser visto: no anel periférico, se é totalmente visto, sem nunca ver; na torre central, vê-se tudo, sem nunca ser visto”<sup>125</sup>. Com isso, o panóptico se mostra como uma máquina “maravilhosa” que, “a partir dos desejos mais diversos, fabrica efeitos homogêneos de poder”. Torna-se assim um dispositivo de extrema importância, pois “automatiza e desindividualiza o poder” e, como decorrência, “uma sujeição real nasce mecanicamente de uma relação fictícia”, de modo que não é mais necessário recorrer à força.<sup>126</sup>

Da mesma maneira que não era mais necessário obrigar um detento a ter bom comportamento, a lógica panóptica da vigilância também tornou desnecessário o uso da força física e de castigos corporais para compelir o operário ao trabalho.

Tudo isso porque:

Quem está submetido a um campo de visibilidade, e sabe disto, retoma por sua conta as limitações do poder; fá-las funcionar espontaneamente sobre si mesmo; inscreve em si a relação de poder na qual ele desempenha simultaneamente sobre si mesmo; inscreve em si a relação de poder na qual ele desempenha simultaneamente os dois papéis; torna-se o princípio da própria sujeição. Em consequência disso mesmo, o poder externo, por seu lado, pode-se aliviar de seus fardos físicos; tende ao incorpóreo: e quanto mais se aproxima desse limite, mais esses efeitos são constantes, profundos, adquiridos em caráter definitivo e continuamente recomeçados: vitória perpétua que evita qualquer defrontamento físico e está sempre decidida por antecipação.<sup>127</sup>

Diante do seu grande potencial disciplinar, o mecanismo panóptico inspirou diversas obras literárias. Entre elas, o romance mais conhecido é “1984”<sup>128</sup>, de George Orwell, em que a figura onipresente e onividente, embora inexistente, do “inspetor geral” toma a forma do “Big Brother”, que teria um grande olho e que poderia ver todos os recantos. Orwell escreveu a sua obra em 1948, invertendo os dois últimos algarismos para situar a sua utopia negativa, e retrata o cotidiano de um regime político totalitário e repressivo no ano homônimo.

O estado vigilante de Orwell é tão atual que se pode dizer que inspirou os populares programas televisivos de *reality show*, em que os participantes são

<sup>124</sup> FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir*. 42. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2018. p. 195.

<sup>125</sup> FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir*. 42. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2018. p. 195.

<sup>126</sup> FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir*. 42. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2018. p. 196.

<sup>127</sup> FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir*. 42. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2018. p. 196.

<sup>128</sup> ORWELL, George. *1984*. São Paulo: Editora Nacional, 2003.

filmados vinte e quatro horas por dia. Como é notável, o uso das novas tecnologias de informação e comunicação potencializam a vigilância sobre as pessoas, aumentando, desta feita, a dominação e, via de consequência, o poder.

Nos tempos atuais, passou-se do panóptico e da biopolítica do Foucault e do Estado vigilante de Orwell para o panóptico digital, com o *smartphone*, a Internet e os aplicativos multiplataformas interativos controlando a subjetividade humana. A nova concepção de poder não se centra no controle do passado, mas no “controle psicopolítico do futuro”, em que os reclusos se expõem voluntariamente e vigiam-se uns aos outros. Seduz-se, em vez de proibir, como afirma o filósofo da modernidade Byung-Chul Han.<sup>129</sup>

Era preciso criar um ambiente sedutor de liberdade, um meio positivo, em que supostamente não haveria disciplina, mas, na realidade, que passasse da sociedade da disciplina para a sociedade do controle. Como explica José Eduardo Resende Chaves Júnior:

Deleuze, de maneira bem perspicaz, quase premonitória, já em 1990, havia identificado o início do deslize, da "sociedade da disciplina" para a "sociedade do controle".

Essa nova sociedade é digital, desloca-se dos átomos para os bits. Não se trata mais de identidades, assinaturas, senão de senhas, cifras e códigos. São amostras e bancos de dados. Os indivíduos tornam-se divisíveis, "dividuais", passíveis de replicação virtual. Não são necessárias palavras de ordem, seja na organização do trabalho, seja na organização da resistência sindical.

Substitui-se a fábrica pela empresa, transforma-se a solidariedade coletiva em concorrência, reconstroem-se as subjetividades dos trabalhadores, até mesmo na esfera do poder diretivo.

Estatui-se o capitalismo da "sobre-produção", a fabricação é deslocada para os países periféricos; não se compram mais matérias primas e se vendem produtos acabados. Inverte-se a lógica: compram-se produtos e vendem-se serviços.

O poder empresarial expressa-se mais pela tomada do poder acionário, do que pela formação da disciplina do trabalho; mais por fixação de cotações, do que por redução de custos da produção. O poder empregatício descola-se da disciplina corporal e do tempo de trabalho, para o controle da alma e do marketing.

Ao controle já não interessa o confinamento dentro da fábrica, dentro de uma jornada fixa, dentro de uma disciplina linear, de um vínculo jurídico estável, mas, sim, de um vínculo etéreo, nas nuvens, pós-contratualista, pós-material. Emerge o contrato realidade-virtual.

No controle, o trabalho com vínculos precários pode ser organizado facilmente, desde que esses vínculos sejam contínuos, plugados, *on line*, virtuais. Estabelecem-se conexões heterogêneas, sem identidade, similaridade ou homogeneidade de categoria, esvaziando o artigo 511, § 4º da CLT. Singularidades produtivas, que se opõem às individualidades e

<sup>129</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015.

coletividades. Mais relevante que o contexto social, passa a ser o hipertexto cultural.<sup>130</sup>

Houve, assim, uma construção de uma “nova” lógica, baseada em “velhas” estratégias de dominação que foram reformuladas para centrar-se na liberdade, na vontade do “eu”, na positividade. Aponta Byung-Chul Han que, no começo dos anos 1980, Foucault ocupava-se das tecnologias do “eu” e desenvolveu uma ética histórica baseada nisso, separada, em grande medida, das técnicas de poder e da dominação, fato que levaria à conclusão de que a sua abordagem de uma “ética de eu” se oporia “às técnicas de poder e de dominação”<sup>131</sup>. Contudo, afirma que o próprio Foucault se referiu explicitamente à transição das tecnologias do poder para as tecnologias do “eu” e demonstrou grande interesse nas tecnologias de dominação individual, “na história do modo como um indivíduo age sobre si próprio, ou seja, na tecnologia do eu”.<sup>132</sup>

Byung-Chul Han, que é considerado um dos mais intrigantes filósofos da contemporaneidade, cujas ideias tem sido consideradas como as mais desafiadoras, ressalta que:

A técnica de poder do regime neoliberal constitui a realidade não vista pela análise foucauldiana do poder. Foucault não vê nem que o regime neoliberal de dominação acapara [sic] totalmente a tecnologia do eu, nem que a otimização de si permanente, enquanto técnica do eu neoliberal, não é outra coisa senão uma forma de dominação e de exploração eficaz. O sujeito de rendimento neoliberal, esse “empresário de si próprio”, explora-se de forma voluntária e apaixonada. O eu como obra de arte é uma bela aparência, enganadora, que o regime neoliberal mantém a fim de o poder explorar totalmente. A técnica de poder do regime neoliberal adota uma forma sutil. Não se apodera diretamente do indivíduo. Pelo contrário, procura assegurar que o indivíduo aja de tal modo que reproduza por si próprio a estrutura de dominação que interpreta como liberdade.<sup>133</sup>

Como se pode perceber, a “psicopolítica” neoliberal precisou descobrir formas cada vez mais refinadas de exploração. Foram, portanto, necessárias estratégias para que se passasse da sociedade da negatividade para a sociedade da positividade.

<sup>130</sup> CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende. Desafio do Direito do Trabalho é limitar o poder do empregador-nuvem. *Conjur*, 16 fev. 2017. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2017-fev-16/desafio-direito-trabalho-limitar-poder-empregador-nuvem>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>131</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015. p. 37.

<sup>132</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015. p. 37.

<sup>133</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015. p. 38.

É preciso frisar, nesse ponto, que sob o poder disciplinar é um poder normativo<sup>134</sup>, em que o sujeito é submetido a regras, preceitos e proibições e, portanto, contém carga carregada de negatividade. Sob esse aspecto, assemelha-se ao poder soberano, pois exerce a exploração alheia e cria o sujeito obediente. A técnica disciplinar opera não somente sobre o corpo, mas também sobre a mente, contudo, de forma negativa, torturante.

Acontece que a tortura alheia possui limites, pode levar ao desmaio, desfalecimento, ao esgotamento e, não raro, à morte. A tortura de si próprio, contudo, é ilimitada no sentido de percepção social. Só eu posso me torturar ilimitadamente e essa situação ser considerada aceitável, sob o ponto de vista social. O capitalismo percebeu isso, apoderou-se da psique humana, transformou negatividade em positividade e exploração em “otimização”. “O smartphone substitui a câmara de tortura”.<sup>135</sup> O excesso de trabalho e desempenho “agudiza-se numa autoexploração”, sendo essa autoexploração mais eficiente que uma exploração do outro, pois “caminha de mãos dadas com o sentimento de liberdade”.<sup>136</sup> Entretanto, essa suposta positividade tem como objetivo incentivar o rendimento e pode levar à morte:

A violência da positividade é tão destrutiva como a violência da negatividade. A psicopolítica neoliberal, com a sua indústria da consciência, destrói a alma humana, que é tudo menos uma máquina positiva. O sujeito do regime neoliberal perece com o imperativo da otimização pessoal, ou mesmo é dizer que com a coação de gerar continuamente cada vez mais rendimento. A cura mata: curar significa matar.<sup>137</sup>

A explicação de Anthony Robbins é a de que a otimização sem limites explora a própria dor, pois:

Quando você se fixa em um objetivo, compromete-se com um progresso contínuo e infinito. Reconhece que todo o ser humano continua a ter sempre necessidade de melhorar, sem limites. A insatisfação, a incomodidade

---

<sup>134</sup> Ressalta-se que, no âmbito das relações empregatícias, Maurício Godinho Delgado, em sua tese de doutorado, intitulou o poder que ocorre no âmbito da relação de emprego como o poder empregatício. (DELGADO, Maurício Godinho. *A natureza jurídica do poder empregatício*. Tese (Doutorado em Direito). Programa de pós-graduação em Direito da Universidade Federal de Minas Gerais. 1994).

<sup>135</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015. p. 48.

<sup>136</sup> HAN, Byung-Chul. *A sociedade do cansaço*. Trad. Enio Paulo Giachini. 2. ed. Rio de Janeiro: Petrópolis, Vozes, 2017. p. 30.

<sup>137</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015. p. 41.

passageira, possuem o poder de pressionar. Produzem o tipo de dor que você quer sentir na vida.<sup>138</sup>

É por isso que a “otimização de si e a submissão, a liberdade e a exploração coincidem plenamente”. Aos olhos de Foucault, permanece por completo oculta a técnica de poder que engendra a convergência entre liberdade e dominação, sob forma de auto-exploração.

Importante mencionar o lendário anúncio da Apple de 1984<sup>139</sup> que indica que, “ao contrário do que sustenta a mensagem da Apple, o ano de 1984 não assinala o fim do Estado vigilante de Orwell”. Na verdade, representou “o começo de uma nova sociedade de controle que supera sobejantemente a sua eficiência”. Nessa visão, “comunicação e controle coincidem na totalidade”. Cada um é o panóptico de si próprio.<sup>140</sup>

Além de tudo isso, é oportuno afirmar que o atual movimento da Uberização da economia (e do trabalho) é também produto da sociedade do espetáculo, modelo desvendado há mais de 50 anos por Guy Debord.<sup>141</sup> Como bem definiu Christian Ferrer no prefácio da 4ª edição italiana do livro “A Sociedade do Espetáculo”:

Guy Debord chama de “espetáculo” o advento de uma nova modalidade de dispor do verossímil e do incorreto, mediante a imposição de uma representação do mundo de índole tecnoestética. Prescrevendo o permitido e depreciando o possível, a sociedade espetacular regula a circulação social do corpo e das ideias. O espetáculo, quando se buscam suas raízes, nasce com a modernidade urbana, com a necessidade de oferecer unidade e identidade às massas através da imposição de modelos culturais e funcionais em escala total. Seria necessário voltar às primeiras décadas do século para fixar o lugar da emergência tecnológica e institucional do espetáculo. O nazismo, o stalinismo e o fascismo apenas se adiantaram à sua época, e o fizeram com a torpeza política e a brutalidade disciplinar que definem todo regime emergente: hoje é preciso rastrear essas ambições totalitárias (a saber a gestão total da vida, desde a regulação da linguagem até o mapeamento genético, desde a virtualização de processos trabalhistas até a digitalização de imagens) em sociedades legitimadas por máquinas eleitorais.<sup>142</sup>

<sup>138</sup> HAN, Byung-Chul. *A sociedade do cansaço*. Trad. Enio Paulo Giachini. 2. ed. Rio de Janeiro: Petrópolis, Vozes, 2017. p. 33

<sup>139</sup> “A 24 de janeiro, a Apple Computer lançará o Macintosh. E verá então porque é que 1984 não será como 1984”. HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015. p. 49.

<sup>140</sup> Expressão do filósofo Byung-Chul Han. HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015. p. 49.

<sup>141</sup> DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2017.

<sup>142</sup> DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2017. p. 9.

Nas atuais palavras de Guy Debord, “o espetáculo é o capital em tal grau de acumulação que se torna imagem”<sup>143</sup>. As redes sociais da internet, sobretudo o *Instagram*<sup>144</sup>, mais do que nunca, vêm a confirmar isso.

Passando-se dos *hardwares* para os *softwares*, verificou-se que a sociedade disciplinar de antes, dos hospitais, asilos, presídios, quartéis e fábricas, não é mais a sociedade disciplinar de hoje. Referida sociedade foi substituída pela sociedade do rendimento e do desempenho, a saber, uma sociedade de academias de *fitness*, prédios de escritórios, bancos, aeroportos, *shopping centers* e laboratórios de genética, dentre outros. Os seus habitantes não são mais sujeitos obedientes, e sim colaboradores de desempenho e produção, tornando-se, como já enfatizado aqui, “empresários de si mesmos”.<sup>145</sup>

Passando da sociedade da transparência para a sociedade do rendimento, da sociedade do desempenho para a sociedade do espetáculo, até chegar ao estágio atual da sociedade do cansaço, galga-se a seguinte conclusão: “o presidiário do panóptico digital é ao mesmo tempo o agressor e a vítima, e nisso é que reside a dialética da liberdade, que se apresenta como controle”<sup>146</sup>.

Pontua Byung-Chul Han que o sujeito do desempenho explora a si próprio até consumir-se completamente, chegar ao pico do cansaço, o denominado *burnout*. “O projeto se mostra como um projétil, que o sujeito do desempenho direciona contra si mesmo”.<sup>147</sup> Significa uma guerra do “eu” consigo mesmo. E arrebatada, afirmando que o “hipercapitalismo transforma todas as relações humanas em relações comerciais”<sup>148</sup>.

Da mesma forma, revela-se no contexto da empresa Uber uma relação de trabalho travestida de relação comercial que, não raras vezes, leva à exaustão do trabalhador, como se verá em tópico específico.

<sup>143</sup> DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2017. p. 49.

<sup>144</sup> Instagram é uma rede social online de compartilhamento de fotos e vídeos entre seus usuários, que permite aplicar filtros digitais e compartilhá-los em uma variedade de serviços de redes sociais, como Facebook, Twitter, Tumblr e Flickr (WIKIPEDIA. *Instagram*. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Instagram>>. Acesso em: 20 jun. 2018).

<sup>145</sup> HAN, Byung-Chul. *A sociedade do cansaço*. Trad. Enio Paulo Giachini. 2. ed. Rio de Janeiro: Petrópolis, Vozes, 2017. p. 23.

<sup>146</sup> HAN, Byung-Chul. *A sociedade da transparência*. Lisboa: Relógio D’Água, 2012. p. 116.

<sup>147</sup> HAN, Byung-Chul. *A sociedade do cansaço*. Trad. Enio Paulo Giachini. 2. ed. Rio de Janeiro: Petrópolis, Vozes, 2017. p. 101.

<sup>148</sup> HAN, Byung-Chul. *A sociedade do cansaço*. Trad. Enio Paulo Giachini. 2. ed. Rio de Janeiro: Petrópolis, Vozes, 2017. p. 125.

A mesma teoria de dominação, agora com a vestimenta sedutora e espetacular da autonomia e liberdade, leva seus autores, como bonecos autômatos, a desmaiarem no palco, cansados por terem se tornado a esteira de produção de suas próprias vidas.

### 2.3 O capitalismo da emoção e a questão do acesso à Justiça

*"O meio digital facilita a erupção súbita de afetos".<sup>149</sup>*

Diferentemente da emoção, o sentimento demora para ser construído, dá trabalho, precisa de esforço para se consolidar e causa sofrimento quando acaba. A emoção, por sua vez, é fluida, vai e vem, líquida e volátil, passe-se da alegria para a tristeza em instantes e de forma súbita, situacional, performativa. Ser livre, atualmente, corresponde a dar livre curso às emoções, relegando o sentir, olvidando o sentimento.

O capitalismo da emoção usa e abusa da ideia de liberdade. Máximas como a do antigo filósofo chinês Confúcio, “escolha um trabalho que você ame e não terá que trabalhar um único dia em sua vida”, são amplamente compartilhadas nas redes sociais. A emoção é “celebrada como uma expressão da subjetividade livre” e a técnica do poder liberal explora essa característica, pois:

A economia neoliberal, que em vista do aumento da produção destrói permanentemente a continuidade e constrói a instabilidade, impele a emocionalização do processo produtivo. Do mesmo modo, a aceleração da comunicação favorece a sua emocionalização, uma vez que a racionalidade é mais lenta do que a emocionalidade. A racionalidade é, de certa maneira, sem velocidade. Daí que o impulso acelerador conduza à ditadura da emoção. O capitalismo do consumo introduz emoções para estimular a compra e engendrar necessidades. O *emotional design* modela emoções, configura modelos emocionais para maximizar o consumo. Em última instância, hoje não consumimos coisas, mas sim emoções. As coisas não se podem consumir infinitamente - as emoções, em contrapartida, sim.<sup>150</sup>

No capitalismo clássico, o trabalhador se via obrigado a acatar ordens rígidas, mecânicas, inflexíveis e o sentimento de insatisfação se tornava constante. Agregasse o fato de que alienação do produto final do trabalho era frustrante.

<sup>149</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015. p. 52.

<sup>150</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015. p. 56.

Na fase do capitalismo cognitivo, percebeu-se que a racionalidade, utilizada como coação, tinha como obstáculo o limite biológico do indivíduo. Ao substituir o sentimento pela emoção, inserindo esta ao processo econômico de produção de bens imateriais, surgiu o “capitalismo da emoção”, que usa essas emoções estrategicamente como recurso para aumentar a produtividade e o rendimento. A opção é explorar precisamente as qualidades da emoção, dinâmica, situacional e performativa, ao contrário do sentimento, que não se deixa dominar, por ser desprovido de performatividade.

Atualmente, ser livre acaba por significar dar livre curso às emoções. O capitalismo da emoção captura essa característica de liberdade para fazer o indivíduo consumir e, transportando para o campo do trabalho, trabalhar mais. Afinal, o trabalho é instrumentalizado pelo consumo, ideia que, como vimos, foi percebida pelo próprio Ford.<sup>151</sup>

O regime neoliberal propõe que o indivíduo trabalhe apaixonado. É aí que entra em cena a emocionalidade que, paralelamente à sensação de liberdade, faz gerar na pessoa a emoção de autorrealização:

O regime neoliberal pressupõe as emoções como recursos para aumentar a produtividade e o rendimento. A partir de um determinado nível de produção, a racionalidade, que representa o meio da sociedade disciplinar, depara com os seus limites. A racionalidade é percebida como coação, como obstáculo. De súbito, tem efeitos rígidos e inflexíveis. Substituindo-a, entra em cena a emocionalidade, que tem curso paralelamente ao sentimento de liberdade, da livre realização da personalidade. Ser livre acaba por significar dar livre curso às emoções. O capitalismo da emoção serve-se da liberdade. A emoção é celebrada como uma expressão da subjetividade livre. A técnica do poder neoliberal explora essa subjetividade livre.<sup>152</sup>

Assim, a tradução para "ter sucesso" significa "ser empresário", ainda que seja de si mesmo. Ao contrário da era fordista - em que existia um patrão que obrigava seus empregados a trabalhar de forma mecânica por meio da esteira de produção, aumentando a sua velocidade unilateralmente, e depois ainda dizia a ele o que consumir - hoje todos são patrões de si mesmos e as escolhas de consumo

---

<sup>151</sup> Ailana Santos Ribeiro disserta sobre como o trabalho foi se distanciando cada vez mais da noção de fim em si mesmo e sendo reduzido à condição de mero instrumento viabilizador do consumo. Cf.: RIBEIRO, Ailana Santos. *A crise ética do Direito do Trabalho na sociedade de consumo*. 164 f. Dissertação (Mestrado em Direito). Programa de Pós-graduação da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2018.

<sup>152</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015. p. 55.

são, em tese, livres, o que faz com que a pressão não tenha limites, seja para o trabalho, seja para o consumo.

Como salientado, a única tortura que pode ser considerada ilimitada é aquela realizada pelo indivíduo a si próprio. Na esteira de produção fordista, a disciplina é mecânica, com a velocidade empreendida de forma unilateral pelo patrão ou seus prepostos. Na era digital, a velocidade, em tese, é aceita e estimulada pelo próprio trabalhador uberizado, que se coloca voluntária e "apaixonadamente" no fluxo contínuo e incessante da esteira de produção neo-fordista.

Na sociedade da disciplina descrita por Foucault, fazia-se necessário um ser/objeto, um olho a espreitar, a vigiar, a dedurar, a punir. Esse ser/objeto precisava ser racional para atuar como ameaça, coação e obrigação, tolhendo o comportamento das pessoas e trabalhadores a fim de discipliná-los. Percebeu-se, contudo, que a racionalidade usada como coação criava um obstáculo intransponível: a ausência de vontade.

Albert Einstein afirmara que “há uma força motriz mais poderosa que o vapor, a eletricidade e a energia atômica: a vontade”<sup>153</sup>. A inserção da emoção voluntária (ou induzida) ao processo econômico de produção de bens imateriais transformou aparentemente por completo o modo de disciplinar o comportamento das pessoas/trabalhadores. A figura do chefe mão de ferro deu lugar ao chefe jovem, descolado e empresas com *videogames*, mesas de sinuca, escorregadores e refrigeradores coloridos. Sabe-se que tais recursos estimulam a emotividade e, já descrito, torna-se mais fácil o controle das pessoas. Estas, por sua vez, não percebem o controle. Acreditam que agem com base na sua vontade mais verdadeira e profunda de exercer apaixonadamente aquele trabalho/ofício que "escolheram".

Assim, a produção é elevada porque o rendimento também é elevado, já que, com a paixão, os limites foram expandidos. Antes havia medo, insatisfação e frustração. Agora, há, em tese, vontade, emoção, paixão e autorrealização. Substituindo a gestão racional, entra em cena “a gestão emocional”. Não se espera, hoje, que o gestor discipline o comportamento racional dos seus subordinados. O gestor moderno assemelha-se cada vez mais a um “orientador motivacional”. Em vez de compelir os trabalhadores a cumprir regras, motiva-os a render e atingir

---

<sup>153</sup> Afirmação supostamente creditada a Einstein, disponível na internet.

metas. A motivação está ligada à emoção. “As emoções positivas são o fermento que permite o reforço da motivação” e “são performativas na medida em que evocam ações determinadas”.<sup>154</sup>

É preciso lembrar que, na sociedade disciplinar, as emoções eram “um estorvo”, motivo pelo qual era necessário eliminá-las. “A ortopedia concertada da sociedade disciplinar visava criar uma máquina sem sentimento a partir de uma massa uniforme”.<sup>155</sup> As máquinas funcionavam melhor quando se desconectavam totalmente das emoções ou dos sentimentos. Todavia, o aspecto relevante apreendido pelo capitalista contemporâneo é de que a conjuntura presente na emoção alinha-se perfeitamente ao modelo de produção imaterial, no qual a interação em termos de comunicação adquire permanentemente maior importância.

Contudo, o que não se percebeu é que, de fato, o produto do processo produtivo continua sendo completamente alienado da pessoa que produz. O empresário de si mesmo não tem um produto próprio, continua trabalhando por conta alheia.<sup>156</sup> E a base para saber se é alienado ou não reside no fato de saber se está vendendo sua força de trabalho. Nesta etapa do capitalismo atual é possível que “venda” sua força de trabalho, ficando sempre à disposição por 24 horas do seu dia e, da mesma maneira que o empregado da Revolução Industrial, sem ter em troca o produto do seu trabalho.

Riqueza na Revolução Industrial significava ter dinheiro. Riqueza, na atualidade, está ligado ao chamado ócio criativo e ao domínio do seu tempo.<sup>157</sup> Tempo é o que o trabalhador vende, ilimitadamente, ao capitalista da emoção. No capitalismo cognitivo, captura-se a subjetividade, a emoção bem como o tempo. Giovanni Alves afirma que, com a captura da subjetividade do trabalhador<sup>158</sup> há, não somente a retenção de suas emoções, mas, em especial, do seu tempo e da sua mente, sua psique. O capitalismo cognitivo busca dominar o inconsciente das pessoas:

As emoções, enquanto inclinações, representam a base energética e até mesmo sensorial da ação. Constituem um nível pré-reflexivo, semi-

<sup>154</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015. p. 57.

<sup>155</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015. p. 96.

<sup>156</sup> ALONSO OLEA, Manuel. *Introdução ao Direito do Trabalho*. 4. ed. São Paulo: LTr, 1984.

<sup>157</sup> DE MASI, Domenico. *O Ócio Criativo* (entrevista a Maria Serena Palieri). Tradução Léa Manzi. Rio de Janeiro: Sextante, 2000.

<sup>158</sup> ALVES, Giovanni. *Trabalho, subjetividade e capitalismo manipulatório: o novo metabolismo social do trabalho e a precarização do homem que trabalha*. Disponível em <[http://www.giovannialves.org/Artigo\\_GIOVANNI%20ALVES\\_2010.pdf](http://www.giovannialves.org/Artigo_GIOVANNI%20ALVES_2010.pdf)>. Acesso em: 20 jun. 2018.

inconsciente, corporalmente instintivo da ação, do qual não temos consciência explícita. A psicopolítica neoliberal apodera-se da emoção para exercer influência sobre as ações a este nível pré-reflexivo. Atinge o fundo do indivíduo através da emoção. Assim, a emoção representa um meio extremamente eficiente de controle psicopolítico do indivíduo.<sup>159</sup>

Impossível não perceber a isonomia das técnicas utilizadas pela empresa Uber: utiliza-se do *marketing* que objetiva capturar as emoções e, a partir daí, detém os afetos, a criatividade, a energia de trabalho, o tempo e as redes que os indivíduos formam entre si. Captura, inclusive, a energia advinda da cooperação social.

As estratégias utilizadas pela empresa para seduzir e ludibriar consumidores, clientes, trabalhadores e, inclusive, o Governo e o Poder Judiciário, acabam por inviabilizar o conhecimento e a consciência dos indivíduos e da comunidade, acerca da fraude praticada. Como já apontado, uma das primeiras barreiras de acesso à Justiça é a ausência do reconhecimento pelos titulares da violação de seu direitos. Portanto, para o acesso à justiça é preciso que, perante uma situação de desrespeito e privação de direitos, os cidadãos a reconheçam como tal.<sup>160</sup>

A questão do acesso à Justiça é afetada, nesse ponto, pelo capitalismo da emoção. Os jogos de palavras correspondem aos jogos de poder: quem dita o vocabulário, as regras, o comando é aquele que detém o poder. Ciente disso, a Uber, por meio da linguagem de campanhas publicitárias e suas ações de *marketing*, traduziu as emoções em palavras, com o intuito de atingir seus objetivos. Chamou empregado de “microempresário-parceiro”, transporte clandestino<sup>161</sup> de “UBER”, vínculo empregatício de “parceria”, empregador de “agente de conexão”, produtividade de “estrelas” e fraude de “mágica”. Capturou também fenômenos coletivos e transformou exploração em “cooperação social”.

---

<sup>159</sup> BOUTANG, Y. Moulrier; CORSANI, Antonella; LAZZARATO, Maurizio (Coord.). *Capitalismo cognitivo: propiedad intelectual y creación colectiva*. Madrid: Traficantes de sueños, 2004. p. 57.

<sup>160</sup> AVRITZER, Leonardo; MARONA, Marjorie; GOMES, Lilian (Coord.). *Cartografia da justiça no Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 20.

<sup>161</sup> Expressão utilizada no sentido de prestadora de serviço de transporte sem autorização ou licença do Estado, em analogia às vans que fazem concorrência com transporte público municipal.

## 2.4 A captura da cooperação social

*“O capitalismo cognitivo tem por objetivo capturar não apenas o excedente do trabalho individual, mas também o produto da cooperação social.”<sup>162</sup>*

Conforme visto no capítulo anterior, a empresa Uber detém a narrativa e a energia da cooperação social, com o discurso de que colabora para o desenvolvimento de “um mundo melhor” e que pode “nos livrar de formas ultrapassadas de trabalho”. Porém, ao contrário, utilizando-se da retórica, acaba por convencer todos os participantes a cooperarem com a logística da operação, ao aceitar o exercício de parcela do poder diretivo, avaliando o motorista, por exemplo. Muitas vezes, com a redução do preço, a empresa usa a cooperação social como justificativa para reduzir também o salário. E faz isso, mais uma vez, de maneira a capturar as emoções do indivíduo.

A cooperação social é cooptada no sentido de que a Uber se apropria do trabalho de toda uma rede de pessoas, motoristas e clientes, sem os quais o modelo de negócio não existe. Utiliza da mencionada retórica, jogo de palavras e ações *marketing-oriented*<sup>163</sup> para convencer todos os participantes, tanto o usuário (cliente), como o motorista (trabalhador) a realizarem pagamentos diretamente ao intermediário, a própria Uber. Trata-se de uma espécie de “financiarização de todo mundo”<sup>164</sup> que acabou por promover, exatamente, o surgimento de uma multidão de trabalhadores ainda mais precarizados. Como já visto, os antigos terceirizados agora se chamam “uberizados”, uma forma piorada de precarização do trabalho humano. Há detalhes ainda desconhecidos a esse respeito, que será tratado adiante.

Andrea Fumagalli e Stefano Lucarelli<sup>165</sup>, economistas das Universidades de Pavia e de Bergamo na Itália, são considerados referências no tema do capitalismo cognitivo. Observam que o capital é valorizado pelo controle do ciclo de vida do

<sup>162</sup> FUMAGALLI, Andrea; LUCARELLI, Stefano. A model of cognitive capitalism. A preliminary analysis. *European Journal of Economic and Social Systems*. Lavoisier, vol. 20(1), p. 117-133, 2007.

<sup>163</sup> DE MASI, Domenico. *Alfabeto da sociedade desorientada: para entender nosso tempo*. Tradução de Federico Carotti e Silvana Cobucci. São Paulo: Objetiva, 2017.

<sup>164</sup> SCHOLZ, Trebor. Platform Cooperativism vs. The Sharing Economy. *Medium Website*, 5 dez. 2016. Disponível em: <<https://medium.com/@trebors/platform-cooperativism-vs-the-sharing-economy-2ea737f1b5ad#.moydlbsf8>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>165</sup> FUMAGALLI, Andrea; LUCARELLI, Stefano. A model of cognitive capitalism. A preliminary analysis. *European Journal of Economic and Social Systems*. Lavoisier, vol. 20(1), p. 117-133, 2007.

conhecimento, e que a financeirização e o aumento de negociações individuais do trabalho podem ser considerados como instrumentos de dominação contra a cooperação social. Concluem que a exploração de economias de aprendizagem e de *networking*, além do papel central da precariedade e da subalternidade, impedem uma nova forma de regulação de salários, pressionando o sistema para uma zona de instabilidade estrutural.<sup>166</sup>

Apontam que, no capitalismo cognitivo, a acumulação é cada vez mais baseada na extorsão política do produto da cooperação social, como resultado do incremento da socialização da produção, principalmente pela atividade produzida pelas redes sociais. Nesse panorama, o capital apropria-se do *commons*, do conhecimento tácito e codificado da comunidade em rede, e acaba por capturar as energias de emancipação que eclodem desse novo meio de colaboração produtiva.

Entrando no inconsciente para criar a demanda, a necessidade, a vontade e, ainda, a paixão instrumentalizando o trabalho, o capitalismo atual busca capturar a sinergia da rede para motivar as pessoas a aderirem ao modelo de negócio, além de convencê-las de que esse modelo é disruptivo<sup>167</sup> e subordinar reticularmente os trabalhadores por comandos eletrônicos, sem que estes se sintam na condição de subordinados, e sem que a sociedade perceba que se trata de fraude ao sistema jurídico e social, com suporte em uma suposta economia colaborativa.

Uma verdadeira economia colaborativa pressupõe o preenchimento de certos requisitos. Trebor Scholz enumerou os dez princípios do cooperativismo de plataforma: pagamentos decentes e seguridade de renda; transparência e portabilidade de dados; efetiva comunicação entre trabalhadores e operadores da plataforma digital; reconhecimento dos trabalhadores por parte dos proprietários do algoritmo; trabalho codeterminado; moldura jurídica protetora; proteções trabalhistas portáteis e benefícios; proteção contra comportamento arbitrário; rejeição de vigilância excessiva do ambiente de trabalho e o direito de se desconectar.<sup>168</sup>

---

<sup>166</sup> FUMAGALLI, Andrea; LUCARELLI, Stefano. A model of cognitive capitalism. A preliminary analysis. *European Journal of Economic and Social Systems*. Lavoisier, vol. 20(1), p. 117-133, 2007.

<sup>167</sup> Oportuno trazer o raciocínio de Trebor Scholz, segundo o qual a inabilidade em imaginar uma vida diferente é o máximo triunfo do capital. (no original: “the inability to imagine a different life is capital’s ultimate triumph”). SCHOLZ, Trebor. Platform Cooperativism vs. The Sharing Economy. *Medium Website*, 5 dez. 2016. Disponível em: <<https://medium.com/@trebors/platform-cooperativism-vs-the-sharing-economy-2ea737f1b5ad#.moydlbsf8>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>168</sup> SCHOLZ, Trebor. Platform Cooperativism vs. The Sharing Economy. *Medium Website*, 5 dez. 2016. Disponível em: <<https://medium.com/@trebors/platform-cooperativism-vs-the-sharing-economy-2ea737f1b5ad#.moydlbsf8>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

Apesar de todo o esforço na utilização de estratégias de *marketing* para mascarar modelos fordistas-toyotistas e digitais de exploração do trabalho humano, os fatos aqui expostos demonstram que não se trata de economia colaborativa, mas sim de apropriação da ideia da cooperação social e da sinergia de rede para a realização de um fim econômico-empresarial.

O modelo de negócio da Uber, em si, não é viável, sob a ótica social. Se fossem respeitadas as leis tributárias e os direitos trabalhistas, inclusive não seria tão rentável. Adotou-se a solução do “custo marginal zero”, ou seja, sem investimentos em carros ou estacionamentos e não contratando motoristas como empregados, apesar de prestarem exatamente um serviço de transporte e de existir sobre estes o controle de todas as formas, como aliás já se salientou anteriormente neste trabalho.

A Uber adotou como estratégia difundir, de forma massiva, um “novo” modelo de negócios, por meio de um discurso em que os padrões de emprego estabelecidos até hoje não servem para o futuro, ou que referidos padrões seriam formas de resistência ao futuro. Nas palavras de Avi Asher-Schapiro, não haveria nada de inovador ou novo nesse modelo de negócios. Uber é apenas capitalismo, na sua forma mais crua, ou na sua forma original.<sup>169</sup> Na verdade, acredita-se que o diferencial desse modelo de negócio é exatamente a roupagem charmosa e atraente da economia colaborativa atribuída ao capitalismo, com a consequente apropriação da cooperação social.

Novamente, é importante valer-se dos conhecimentos de Yann Moulier-Boutang. Segundo o autor, “a empresa tem que se confundir o máximo possível com a cooperação social espontânea que existe em um dado território, para retirar o máximo do valor não-pago (externalidades positivas)”<sup>170</sup>.

Portanto, a Uber consegue ser remunerada por todos os componentes da equação do seu sistema produtivo: é paga pelo cliente e pelo motorista. Ambos e a própria sociedade exercem trabalho gratuito à Uber. O cliente, porque desempenha parcela importante do poder diretivo, ao avaliar o serviço e o motorista; avaliação esta que resulta em advertências, suspensões e até extinção do contrato de trabalho

---

<sup>169</sup> No original: “There’s nothing innovative or new about this business model. Uber is just capitalism, in its most naked form”. (ASHER-SCHAPIRO, Avi. Against Sharing. *Jacobin Magazine Website*, 19 set. 2014. Disponível em: <<https://www.jacobinmag.com/2014/09/against-sharing/>>. Acesso em: 20 jun. 2018).

<sup>170</sup> BOUTANG, Y. Moulier; CORSANI, Antonella; LAZZARATO, Maurizio (Coord.). *Capitalismo cognitivo: propiedad intelectual y creación colectiva*. Madrid: Traficantes de sueños, 2004. p. 42.

digital por iniciativa unilateral da Uber, que impede que o trabalhador faça *login* no aplicativo. O motorista, pelo seu tempo à disposição e por atrair novos trabalhadores para ingressar no leilão de oferta de serviços de transporte pelo menor preço. E a comunidade, por fazer pressão política para barrar qualquer esforço regulatório do Estado.

Chega-se, assim, à forma mais lucrativa: aquela que captura o máximo de externalidades positivas, minimiza os custos de transação e a produção de externalidade negativas, ou seja, é a chamada empresa enxuta com “custo marginal zero”<sup>171</sup>, ou melhor ainda, a empresa-nuvem.

Nesse contexto, o contrato empregatício encontra-se “seriamente abalado”, tanto em seu “caráter forfait”<sup>172</sup>, quanto na natureza do vínculo de subordinação que liga o trabalhador dependente a um empregador, cuja identidade tornou-se fluida, volátil e cambiante. Os componentes-chave desse “novo” sistema repousam no modo fluido pelo qual o dinheiro e o capital fixo movem-se pelo globo, alterando a paisagem local, as relações e a vida das pessoas que trabalham para viver.

É por tais razões que o capitalismo cognitivo, também denominado de turbocapitalismo<sup>173</sup>, o ubercapitalismo ou outra denominação que se utilize para caracterizar o estágio atual do modo de produção capitalista, devem ser limitados pelo controle civilizatório do Direito do Trabalho, em especial, para que a uberização seja um modelo de negócio sustentável:

A atual “crise de mutação” do capitalismo impõe o passo em direção ao conceito de desenvolvimento sustentável concebido como a constituição de uma sociedade da “democracia e da cooperação dos saberes”, na qual, para dizer nas palavras de K. Marx em *Grundrisse*, o “principal capital fixo passa a ser o homem mesmo”.<sup>174</sup>

Para finalizar, cita-se uma das explicações do Prof. Márcio Túlio Viana que, ao falar da máquina e suas engrenagens, afirmou que “a máquina servia para

<sup>171</sup> Conceito desenvolvido por RIFKIN, Jeremy. *Sociedade com custo marginal zero: a internet das coisas, os bens comuns colaborativos e o eclipse do capitalismo*. trad. Monica Rosemberg. São Paulo: M.Books, 2016.

<sup>172</sup> O caráter forfaitário traduz a circunstância de determinadas cláusulas do contrato de emprego qualificarem-se como obrigação absoluta do empregador. (DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de direito do trabalho*. 16. ed. São Paulo: LTr, 2017).

<sup>173</sup> LUTTWAK, Edward. *Turbocapitalismo: Perdedores e Ganhadores da economia globalizada*. São Paulo: Nova Alexandria, 2001.

<sup>174</sup> No original: “La actual «crisis de mutación» del capitalismo impone el paso hacia un concepto de desarrollo sostenible concebido como la constitución de una sociedad de la «democracia y de la cooperación de los saberes», en la que, para decirlo en las palabras de K. Marx en los *Grundrisse*, el «principal capital fijo pasa a ser el hombre mismo»”. (MARX, Karl. *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política*. (Grundrisse) 1857-1858, Madrid, Siglo XXI, 1997 *apud* ).

regular, ela própria, os ritmos e modos de trabalho, como se o patrão estivesse dentro dela, comandando”<sup>175</sup>. Muito sábia a consequência por ele percebida de que, com isso, “o poder diretivo se tornava menos visível e mais legitimado [...] tão natural quanto o zumbido dos motores ou a sirene da fábrica”<sup>176</sup>. No caso da Uber, o controle está no *software*, tão natural quanto passar o dedo no *smartphone*, para abrir um aplicativo.

Nessa perspectiva, defende-se, aqui, que a Uber faz controle por programação neo-fordista, trocando-se a máquina pela nuvem. Os motoristas são novos tipos de engrenagem, parte dos *bits* do *software*, comandados por uma espécie de esteira digital. A título de ilustração do que foi abordado neste capítulo, e como elemento introdutório do que será abordado no próximo, colaciona-se aqui o depoimento do motorista X, que diz não se sentir subordinado e, ao mesmo tempo, relata estar exatamente numa esteira digital:

"Não sinto [subordinação em relação à Uber]. É um trabalho como outro qualquer: tem um aplicativo, as regras deles que eu tenho que seguir como parceiro do aplicativo... Eu gosto daqui porque eu faço o meu horário, trabalho tranquilo. Trabalhar à noite é mais perigoso, mas eu gosto. Me sinto como um profissional autônomo: a Uber não exige o dia ou a hora em que eu tenho que trabalhar. Eu entrei pra Uber pela qualidade de vida, eu não tinha no meu emprego anterior. Aqui eu tenho mais liberdade, posso viajar quando quiser. Eu sigo o aplicativo: pra onde ele me levar, eu vou levando. Isso aqui é meio viciante (...) Você quer descansar, mas toca [o alerta de solicitação de corrida] e você vai de novo."<sup>177</sup>

A seguir, se analisará, de maneira mais detalhada, como o Ministério Público do Trabalho desvendou essa fraude à ordem jurídica e aos direitos coletivos dos trabalhadores e como o Judiciário vem se comportando a partir da propositura de demandas individuais. Casos em que alguns poucos motoristas subiram a montanha e avistaram, com a distância necessária, a neblina sob a qual dirigiam. No caso, a nuvem digital. Entretanto, como será visto, isso pouco adianta, já que milhares de motoristas continuam a conduzir sob a névoa mágica que lhes turva o reconhecimento de seus direitos, impedindo, pois, o acesso à justiça.

<sup>175</sup> VIANA, Márcio Túlio. Poder diretivo e sindicato: entre a opressão e a resistência. *Caderno Jurídico*, Brasília, Escola Judicial do TRT da 10ª Região, ano IV, n. 6, nov./dez. 2005. p. 42.

<sup>176</sup> VIANA, Márcio Túlio. Poder diretivo e sindicato: entre a opressão e a resistência. *Caderno Jurídico*, Brasília, Escola Judicial do TRT da 10ª Região, ano IV, n. 6, nov./dez. 2005. p. 42.

<sup>177</sup> *Apud* CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 136.

### 3 PROCEDIMENTO INVESTIGATÓRIO: “A SINALIZAÇÃO”

O Ministério Público do Trabalho, como defensor dos direitos sociais indisponíveis e da ordem jurídica constitucional, possui o dever funcional de coibir fraudes à relação de emprego, bem como impedir o acesso dos trabalhadores ao patamar mínimo de direitos do trabalho regulamentado<sup>178</sup>. As modalidades de fraude à relação de emprego têm como consequência a precarização das relações de trabalho, e acabam também por acarretar concorrência desleal, já que visam baixar os custos da produção.

Mais uma vez, basta uma marcha-ré em direção ao passado para lembrar que, em 1944, foi editada a Declaração de fins e objetivos da Organização Internacional do Trabalho (Declaração de Filadélfia), na qual a mais célebre proclamação traduziu-se na seguinte fórmula: “o trabalho não é mercadoria”<sup>179</sup>. Tal citação consagrou o princípio da vedação à mercantilização do trabalho. A própria Organização Internacional do Trabalho coloca como ponto inicial e, portanto, como base para a proteção do trabalho, o seu trato não como uma mercadoria.

Sabe-se que o direito ao trabalho é um direito humano de segunda dimensão, imprescindível à conformação da dignidade da pessoa, como determina a Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948) e o Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (1966). Isso porque constitui fundamento e pressuposto para o exercício dos direitos humanos de primeira dimensão, que são os de liberdade.<sup>180</sup>

A Constituição de 1988 estabeleceu, como fundamento da República Federativa, a dignidade da pessoa humana, juntamente com os valores sociais do trabalho. No art. 170, consagrou a ordem econômica fundada na valorização do trabalho humano, com o fim de assegurar existência digna a todos. Elevou o trabalho a primado da ordem social, estabelecendo, como seu objetivo, a justiça social (art. 193).

Sob esse viés, as referidas disposições constitucionais não se compatibilizam com mera intermediação eletrônica de mão de obra, ou contratação fraudenta

---

<sup>178</sup> Nesse sentido são os artigos 227 e 229 da CRFB/88 e artigos 6º e 83 da LC 75/93.

<sup>179</sup> ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. *Declaração de Filadélfia*. Disponível em: <<https://goo.gl/9H2eks>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>180</sup> Sobre a dimensão dos direitos fundamentais, cf.: SARLET, Ingo Wolfgang. *A eficácia dos direitos fundamentais*. 7. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2007.

mediante a utilização simulada de subterfúgios jurídicos formais, como “o contrato de serviços de intermediação digital”<sup>181</sup>. Tais contratos têm o intuito de mascarar o vínculo empregatício, impedindo a aplicação dos preceitos contidos na CLT.

Percebe-se, assim, que há uma colisão frontal com a ordem jurídica.

Ronaldo Lima ensina que as fraudes nas relações de trabalho não ocorrem por motivos econômicos e por necessidades, mas sim pela herança escravagista, de exploração do trabalhador.<sup>182</sup> Afirma que as fraudes das relações de trabalho se baseiam muito mais no caráter usuário do empregador, que almeja maior aferição econômica, por meio do aumento da mais-valia e da mercantilização do labor. Também nesse sentido preconizava Arnaldo Süssekind:

Em toda comunidade, durante a história da civilização, apareceram, como surgirão sempre, pessoas que procuram fraudar o sistema jurídico em vigor, seja pelo uso malicioso e abusivo do direito de que são titulares, seja pela simulação de atos jurídicos, tendente a desvirtuar ou impedir a aplicação da lei pertinente, seja, enfim, por qualquer outra forma que a má-fé dos homens é capaz de arquitetar. Por isto mesmo, inúmeros são os atos praticados por alguns **empregadores inescrupulosos**, visando a impedir a aplicação dos preceitos de ordem pública consagrados pelas leis de proteção ao trabalho.<sup>183</sup>

A intenção dos chamados “empregadores inescrupulosos”, de reduzir os custos pelo empregador para fugir dos encargos sociais, tem consequências e efeitos perversos e muito prejudiciais ao trabalhador, que fica excluído da cobertura previdenciária e, ainda, à sociedade, que deixa de receber os investimentos nas áreas da seguridade social, da saúde e da educação.

Os prejuízos se estendem a outros empregadores, que atuam no mesmo segmento e cumprem com as obrigações trabalhistas a rigor, pois o preço do serviço ofertado será maior e, assim, se vêem compelidos a também lançar mão de estratégias fraudulentas, a fim de se manterem no mercado.

Para enfrentar os “empregadores inescrupulosos”, como os citados acima por Süssekind<sup>184</sup>, o Ministério Público tem a prerrogativa de instaurar um procedimento investigatório administrativo, parecido com o inquérito policial. O inquérito civil é um poderoso instrumento de investigação sobre a existência ou não de efetiva lesão de caráter coletivo, contribuindo, sobremaneira, para a solução das lides coletivas. Ao

<sup>181</sup> Disponível à fl. 428 do processo n. 0011863-62-2016.5.03.0137, “Caso Artur”, Anexo C.

<sup>182</sup> SANTOS, Ronaldo Lima dos. Fraude nas relações de trabalho: morfologia e transcendência. *Boletim Científico*, n. 28 e n. 29, julho/dezembro/2008. Disponível em: <<http://boletimcientifico.escola.mpu.mp.br>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>183</sup> SUSSEKIND, Arnaldo. *Direito constitucional do trabalho*. Rio de Janeiro: Forense, 1999. p. 87-88.

<sup>184</sup> SUSSEKIND, Arnaldo. *Direito constitucional do trabalho*. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

mesmo tempo, desafoga o Poder Judiciário, quando o ofensor aceita ajustar a sua conduta, administrativamente.

Em termos de técnicas de investigação, acredita-se que nada melhor para compreender a real dinâmica da empresa do que o depoimento dos seus gestores de operação. Verificar a organização empresarial e como o motorista se encaixa nela torna-se fator imperativo para uma análise apurada dos elementos da relação de emprego.

Foi exatamente isso que o Ministério Público do Trabalho fez, no Inquérito Civil nº 001417.2016.01.000/6 - 45º Ofício Geral da PRT-1º Região/RJ, instaurado em face da “Uber do Brasil Tecnologia Ltda”.<sup>185</sup> Como um semáforo, o MPT apresentou o sinal vermelho para a empresa, que acelera vertiginosamente na via oposta ao acesso a direitos.

### **3.1 O Ministério Público do Trabalho como guardião da ordem jurídica e as provas obtidas no inquérito civil instaurado contra a Uber**

A Carta Social de 1988, com o intuito de levantar a bandeira de redemocratização, conferiu ao Ministério Público a condição de legitimado por excelência para promover o inquérito civil e a ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos.

Segundo Hugo Nigro Mazzilli:

[...] o inquérito é uma investigação administrativa prévia, presidida pelo Ministério Público, que se destina basicamente a colher elementos de convicção para que o próprio órgão ministerial possa identificar se ocorre circunstância que enseja eventual propositura de ação civil pública ou de outra atuação a seu cargo, como a tomada de compromissos de ajustamento ou a realização de audiências públicas e emissão de recomendações pelo Ministério Público.<sup>186</sup>

O inquérito civil é, pois, procedimento de caráter inquisitivo, que não se confunde com o processo administrativo, não havendo que se falar em necessidade de obediência aos princípios da ampla defesa e do contraditório. Nesse sentido, apresenta-se a doutrina de Carlos Henrique Bezerra Leite:

---

<sup>185</sup> No Anexo A.2, é possível ter acesso a partes do inquérito, que, devido ao volume, não foi anexado em sua íntegra neste trabalho.

<sup>186</sup> MAZZILLI, Hugo Nigro. *O inquérito civil*. 3. ed, São Paulo: Saraiva, 2008. p. 47.

Ora, dados os pontos de semelhança entre o inquérito policial e o inquérito civil, já que ambos constituem peças informativas que se destinam à instrução de futura ação penal ou civil pública, não seria errôneo enquadrar ambos, à luz do direito administrativo, como sindicância administrativa facultada, no primeiro caso, à autoridade policial e, no segundo, ao MP. Admitida a natureza jurídica da sindicância do IC, tem-se, como consequência, a desnecessidade, em quaisquer de suas fases, da observância dos princípios constitucionais do contraditório e da ampla defesa.<sup>187</sup>

Mesmo não se obrigando o contraditório, a investigada Uber foi intimada para ter ciência do procedimento investigatório de modo a facultar a sua participação no referido procedimento. Pôde se manifestar sobre todos os atos praticados e, inclusive, foi devidamente convidada a participar da audiência pública, realizada em 30 de novembro de 2016, conforme notificação expedida para o endereço de suas sedes, na cidade de São Paulo e Rio de Janeiro, além de edital com ampla divulgação.<sup>188</sup> A investigada não compareceu à audiência pública, por entender que a sua atividade é lícita e não infringe nenhum direito social trabalhista.<sup>189</sup>

A respeito da validade das provas obtidas pelo Ministério Público, no bojo do procedimento investigatório, vale registrar que a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça é pacífica, desde o início do século XXI, quanto à presunção de veracidade destas provas colhidas no inquérito civil e não infirmadas em juízo, como se verifica, e julgadas a seguir:

PROCESSO CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. INQUÉRITO CIVIL: VALOR PROBATÓRIO. REEXAME DE PROVA: SÚMULA 7/STJ. 1. O inquérito civil é procedimento facultativo que visa colher elementos probatórios e informações para o ajuizamento de ação civil pública. 2. As provas colhidas no inquérito têm valor probatório relativo, porque obtidas sem a observância do contraditório, mas só devem ser afastadas quando há contraprova de hierarquia superior, ou seja, produzida sob a vigilância do contraditório. 3. A prova colhida inquisitorialmente não se afasta por mera negativa, cabendo ao juiz, no seu livre convencimento, sopesá-las.<sup>190</sup>

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. OFENSA AO ART. 535 DO CPC. INOCORRÊNCIA. FRACIONAMENTO DE OBJETO PARA PROVOCAR DISPENSA. PREJUÍZO AO ERÁRIO IN RE IPSA. ART. 334, INC. I, DO CPC. FATO NOTÓRIO SEGUNDO REGRAS ORDINÁRIAS DE EXPERIÊNCIA. INQUÉRITO CIVIL. VALOR PROBATÓRIO RELATIVO. CARGA PROBATÓRIA DE PROVA DOCUMENTAL. AUTENTICIDADE

<sup>187</sup> LEITE, Carlos Henrique Bezerra. *Ministério Público do Trabalho: Doutrina, Jurisprudência e Prática*. 3. ed., São Paulo: LTr, 2006. p. 290.

<sup>188</sup> IC, Anexo A.2, fl. 189 e 305-307.

<sup>189</sup> IC, Anexo A.2, fl. 225.

<sup>190</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Resp nº 476.660, 2ª T, Rel. Min. Eliana Calmon, julgado em 20.05.2003, DJ 04/08/2003, p. 274. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=476660&b=ACOR&p=true&l=10&i=6>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

DOS DOCUMENTOS OBTIDOS NA FASE PRÉ-JUDICIAL NÃO QUESTIONADA. SUFICIÊNCIA DOS ELEMENTOS PROBANTES.<sup>191</sup>

Como apresentado no primeiro capítulo, em 14 de março de 2016, o Ministério Público do Trabalho da 1ª Região recebeu denúncia sigilosa, contendo a seguinte notícia de fato: “os mais de mil motoristas da Uber estão sem amparo jurídico, a empresa não cumpre a lei”. Tendo em vista que a falta de registro de motoristas por empresa que fornece transporte individual de passageiros ofende a ordem jurídica e constitucional, foi instaurado o mencionado Inquérito Civil n. 001417.2016.01.000/6, cujas partes citadas foram colacionadas no Anexo A.2.

No curso da investigação, como visto, o Ministério Público do Trabalho requisitou à investigada que informasse quem eram os empregados formais da Uber do Brasil, dispensados nos últimos doze meses. A investigada esclareceu que, no mencionado período, foram dispensados nove empregados, conforme documentos juntados. Assim, de posse de tais informações, foram intimados alguns ex-empregados da Uber do Brasil Tecnologia Ltda, a fim de instruir o procedimento investigatório e averiguar possíveis ilícitos trabalhistas praticados no país.<sup>192</sup>

Indagado sobre as promoções de ativação, o Sr. Saadi Alves de Aquino, que exerceu o cargo de coordenador de operações, respondeu que “tanto o motorista Uber que indicou quanto o ativado ganhavam um ‘bônus’ em dinheiro; que essa promoção era recorrente”. Revelou que a Uber utiliza da antiga técnica de gestão chamada “*carrot and sticks*”, consistente em premiar e, ao mesmo tempo punir.

Exemplificou:

[...] são exemplos de campanhas de "carrot"; que outras formas eram chamadas stick, que é uma forma de ameaça em que não se dá qualquer bônus mas avisa, por email, que se o candidato não completar a ativação rapidamente, perderá as etapas do processo já realizadas; ou seja, envia-se um email, por exemplo, com a ideia: complete sua ativação até sexta-feira, ou não será mais ativado na plataforma; [...]<sup>193</sup>

Percebe-se que o depoente, Sr. Saadi, informou, com riqueza de detalhes, como se dava a política de "carrots and sticks" (“stick” significa porrete e “carrots”, premiação). Aqueles que seguiam a programação recebiam premiações, na forma

---

<sup>191</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp 1280321 / MG, 2ª T, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, 2ª Turma, julgado em 06/03/2012, DJe 09/03/2012. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=1280321&b=ACOR&p=true&l=10&i=22>>.

Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>192</sup> Anexo A.2.

<sup>193</sup> Anexo A.2.

de bonificações e/ou prêmios; aqueles que não se adaptavam aos comandos e objetivos eram excluídos (bloqueados, cortados) ou punidos (suspensos).

Importante detectar que uma empresa que vende tecnologia e contemporaneidade se utiliza de uma técnica de gestão tão antiga e ultrapassada. Tal técnica foi objeto de estudos e publicações que remontam ao ano de 1948<sup>194</sup> e ligava-se à ideia de estimular produtividade, após a 2ª Guerra Mundial. Há relatos de uso também do “carrots and sticks” como método stalinista durante a Guerra Fria.

Na era pós-ohnista da colaboração, da gestão flexível, dos escritórios com escorregadores e *videogames*, não faria muito sentido pensar na Uber, com toda a sua propaganda de inovação, adotando técnicas clássicas de subordinação. Contudo, olhando de perto, é o que ela faz.

O Direito do Trabalho, como visto, surge nos moldes da organização produtiva fordista/taylorista, na era da máquina. Os trabalhadores ficavam reunidos em determinado espaço físico (fábrica) e por determinado período de tempo (jornada), com disciplina (subordinação) de estilo militar (modelo panóptico). A subordinação, assim, tinha uma dimensão pessoal de controle direto, individualizado e hierarquizado, com ordens emanadas por prepostos do empregador, às quais os trabalhadores se submetiam. Já no modelo pós-indústria, na era da nuvem, da internet e da cibernética, o controle dos trabalhadores se dá por meio de ordens automatizadas num código de programação. São os chamados algoritmos.<sup>195</sup>

---

<sup>194</sup>“The earliest citation of this expression recorded by the *Supplement to the Oxford English Dictionary* is to *The Economist* magazine in the December 11, 1948, issue. Earlier uses of the expression were published in 1947 and 1948 in Australian newspaper commentary discussing the need to stimulate productivity following World War II.[4][5] An earlier American example was published in February 1948 in a *Daily Republic* newspaper article discussing Russia's economy.” (CARROT AND STICK. *Wikipedia*. Disponível em: <[https://en.wikipedia.org/wiki/Carrot\\_and\\_stick](https://en.wikipedia.org/wiki/Carrot_and_stick)>. Acesso em: 20 jun. 2018).

<sup>195</sup> De acordo com Yuval Harari, algoritmo “é um conjunto metódico de passos que pode ser usado na realização de cálculos, na resolução de problemas e na tomada de decisões. Não se trata de um cálculo específico, mas do método empregado quando se fazem cálculos”. Yuval explica de forma bastante simples o que seria um algoritmo. O autor afirma que ele se apresenta também em uma receita culinária. O passo-a-passo da receita de uma sopa (separar os legumes e carne, colocar a água, deixar no fogo etc) é a programação do algoritmo. Pode-se alterar alguns ingredientes da receita da sopa, o que modifica ligeiramente o resultado, porém o algoritmo, ou seja, o método do fazer permanece o mesmo, bem como seu resultado: uma sopa. Observa-se que, atualmente, muitas empresas funcionam nesse modelo: os bancos têm deixado de ocupar cargos gerenciais, que estão todos transformados em algoritmos. Mesmo os gerentes intermediários têm sido substituídos por trabalhadores de telemarketing menos qualificados, que somente transmitem aos clientes as informações repassadas pelo sistema. Se a resposta não está no sistema, geralmente não há como ser resolvida a questão, pois é o algoritmo que está no controle, não os trabalhadores. Bancos, financeiras, companhias aéreas, empresas de telecomunicação, assistência técnica de produtos, todas, ainda que parcialmente, aplicam elementos dessa forma algorítmica de organizar o

O comando, o controle, a supervisão e a vigilância se condensaram e ficaram ocultos dentro da própria plataforma de prestação dos serviços. Nesse prisma, a ausência de comandos pessoais exteriorizados pela figura de um preposto gera a falsa impressão de que o trabalhador goza de plena autonomia e liberdade de “trabalhar quando e como quiser”. No entanto, muito pelo contrário, a autonomia do motorista está condicionada aos parâmetros previamente especificados e inseridos na plataforma eletrônica.

A contradição é facilmente identificada: ao mesmo tempo em que sinaliza a entrega de parcela de autonomia ao trabalhador, essa liberdade é impedida pela própria programação, que obsta a tomada de decisão pelo trabalhador. O algoritmo é o empregador dentro do aplicativo, no *smartphone* plugado no painel do condutor, sinalizando o tempo todo para que ele siga os seus comandos.

Como exemplo, a estipulação do preço da viagem é feita de maneira unilateral e exclusiva pela Uber, fato que, por si só, já demonstra que não se trata de um serviço prestado com autonomia pelo motorista. Sobre a definição do preço da viagem e a possibilidade de sua alteração unilateral, Sr. Saadi informou:

[...] sobre a distribuição dos motoristas no mapa e análise de *market place*: que fazia análise de várias métricas para saber quão saudável estava a plataforma - que se tem muita demanda em determinado local (ex.: às 4h da madrugada em São Conrado em razão de uma festa ou às 18h na Barra, que é um padrão) um algoritmo irá modificar os preços naquele local; que o motorista, ao abrir o aplicativo, aparecerá uma região do mapa em vermelho indicando quanto maior está a tarifa naquele local (x vezes mais do que a tarifa padrão) assim como aparecerá para o consumidor; que, dessa forma, incentiva-se o motorista a se deslocar para o local assim como desincentiva-se o consumidor a utilizar o aplicativo; que isso é a chamada “tarifa dinâmica”; que pode acontecer, exatamente porque a tarifa é dinâmica, dos motoristas se deslocarem para o local e a tarifa já não estar mais no patamar anteriormente indicado, exatamente porque vários motoristas se deslocaram para o local, ou seja, ainda que não tenham qualquer má intenção, a tarifa inicialmente indicada de x% maior que a padrão, para incentivar o motorista a se deslocar para o local, ao chegar lá, poderá não ser a aplicada e geralmente não será, que pode já ser a padrão como pode ser y% maior que a padrão, sendo y menor que x; que é possível desligar esse sistema em casos excepcionais; que, inclusive, essa era uma das funções do depoente; que, por exemplo, esse sistema foi desligado no dia da manifestação dos taxistas, para evitar que o preço do Uber ficasse mais caro; que também pode ser desligado em regiões em que acha algum risco, como tiroteio;<sup>196</sup>

---

trabalho. (HARARI, Yuval Noah. *Homo Deus: uma breve história do amanhã*. São Paulo: Cia das Letras, 2016. p. 91-92).

<sup>196</sup> Anexo A.2.

Outro exemplo do controle exercido pelo empregador-nuvem são as punições, as quais também eram concretizadas por meio do algoritmo:

[...] que uma vez caracterizadas essas condutas anti éticas ou fraudes, o motorista era simplesmente desativado; que a investigação da conduta era feita pelo setor de operações, na qual o depoente trabalhava, junto com o de marketing; que a investigação consistia em ligar para o cliente e ouvir sua versão e ligar para o motorista e ouvir a versão do motorista; que, feito isso, sentindo o preposto da Uber que o "*motorista já se acusou*" era feita a desativação; que antes de ligar já era verificado o histórico do motorista e, na hipótese de reincidência, mesmo não tendo o motorista "*se acusado*", era feita a desativação; que também havia a hipótese de um bloqueio temporário ("*gancho*") que ocorria quando o motorista não aceitava mais do que 80% das viagens e esses ganchos eram progressivos, ou seja, 10 minutos, 2 horas e até 12 horas offline, ou seja, bloqueado; que esse gancho era automático do sistema e não passava por qualquer avaliação humana; se o motorista ficasse com média abaixo de 4,6 (antes de 50 viagens não havia avaliação de qualidade de atendimento para fins de bloqueio), ficava dois dias offline, era chamado para comparecer ao centro de ativação, instruído no que deveria melhorar e teria um período para melhorar a nota; que, se mantivesse a média inferior a 4,6, continuaria sendo bloqueado até três vezes; que, não conseguindo aumentar a nota, era desativado; que se o motorista ficava mais de um mês sem pegar qualquer viagem, o motorista seria inativado;<sup>197</sup>

O controle da jornada também era realizado por meio do algoritmo:

[...] que a medição era individual, ou seja, a plataforma tem conhecimento de quanto tempo cada motorista dirige, mas não importa quem está trabalhando, mas que exista carro disponível no local da demanda; portanto, para lidar com essas dificuldades, fazia-se uma análise geral e não individual e chamava-se mais motoristas para o sistema para atender a demanda, independente de quanto cada um trabalhe;<sup>198</sup>

A estipulação e a cobrança de metas, por sua vez, também eram operacionalizadas pelo algoritmo:

[...] que a empresa não fazia nada contra os motoristas que trabalham pouco mas o contrário, ou seja, incentivar quem trabalhasse muito; que esse controle (desativar quem trabalhasse pouco) era feito para que a empresa possa ter controle de quem não está mais interessado em dirigir para a UBER; que o incentivo para trabalhar mais e agregar mais motoristas ao sistema são as forma de garantir o atendimento à demanda;

[...]

que os relatórios da performance do motorista feitas pelos clientes eram encaminhadas para os motoristas com recomendações pessoais para que o motoristas melhorassem;

[...]

que essas recomendações pessoais são semanais e encaminhadas por email ou pelo próprio aplicativo; que a avaliação do cliente tem campos pré-definidos com os casos mais normais e o computador já encaminhava para os motoristas o que estava de ruim sendo reportado pelo cliente; que quase tudo é automático, mas encaminhado semanalmente para o motorista para

---

<sup>197</sup> Anexo A.2.

<sup>198</sup> Anexo A.2.

que ele melhore o padrão de atendimento; que o cálculo da média é diária; que a média é histórica e pode ser alterada a cada 500 viagens ou que começava a mudar;<sup>199</sup>

Importante destacar que o conteúdo do algoritmo pode ser modificado a qualquer momento por meio de reprogramação (*inputs*), alterando, assim, os resultados finais esperados (*outputs*), a qualquer hora do dia ou da noite. Isso sem necessidade de emanar ordens diretas ou expressas àqueles que realizam o trabalho por meio do algoritmo. São, assim, criados por meio da programação do algoritmo diversos métodos e técnicas de avaliação dos trabalhadores, não somente em relação à quantificação dos objetivos, mas também quanto à análise qualitativa do trabalho realizado, sem que os trabalhadores sequer tomem conhecimento de que estão sendo vigiados e consciência de que estão sendo comandados por meio de algoritmos.

Além do mais, nos depoimentos anexados há informações detalhadas sobre a política de incentivos, como já visto. Foi afirmado no inquérito que a Uber garantia um pagamento mínimo por hora de ativação (e não somente pela viagem), ou seja, a empresa Uber remunerava os motoristas para que ficassem *online* durante certos eventos ou datas comemorativas, como passagem de ano e carnaval.

As informações contidas no procedimento investigatório sinalizam fraude à ordem jurídica. Mais uma vez, é possível constatar que, por mais que a publicidade e a roupagem sejam aparentemente algo novo, na essência, trata-se de métodos antigos de exploração e acumulação primitiva do trabalho alheio. Assim, mesmo que se levasse em consideração apenas o depoimento do Sr. Saadi, já seria possível verificar que o controle é unilateralmente exercido pelo algoritmo, e que quem programa tal algoritmo é exclusivamente a Uber.

A possibilidade de desligar o sistema da tarifa dinâmica demonstra, claramente, que o controle é por programação. Afirma o Sr. Saadi que “esse sistema foi desligado no dia da manifestação dos taxistas, para evitar que o preço do Uber ficasse mais caro”<sup>200</sup>. Portanto, é possível alterar, programar de forma diferente e, portanto, manipular.

Percebe-se assim que o controle exercido pelos meios informáticos pode ser ato permanente, manipulatório e invasivo:

---

<sup>199</sup> Anexo A.2.

<sup>200</sup> Anexo A.2.

[...] No que concerne à utilização do GPS, os avanços tecnológicos determinaram que os equipamentos tecnológicos de geolocalização se tivessem tornado uma questão candente, porque permitem conhecer a posição geográfica da pessoa detentora de um destes equipamentos e de segui-la em tempo real, realizando um controlo à distância sem qualquer limite geográfico ou temporal.<sup>201</sup>

Esta possibilidade traz, claramente, novas questões ao Direito do trabalho já que estas tecnologias permitem que os empregadores consigam controlar a localização de veículos da empresa e dos telemóveis que têm um sistema de GPS incorporado em todos os momentos da vida do trabalhador.<sup>202</sup>

Considerando tudo isto, há que ver que muitos destes mecanismos e formas de controlo invadem a privacidade do trabalhador, desumanizando o local de trabalho e reificando ou coisificando o trabalhador. Com estas novas formas de controlo, os empregadores podem quase criar o trabalhador perfeito através de métodos e formas de controlo extremamente intrusivas.<sup>203</sup>

Oportuno trazer, mais uma vez, as reflexões do filósofo sul-coreano, Byung-Chul Han<sup>204</sup>, de formação alemã e influenciado por Michel Foucault e Martin Heidegger, que estudou o poder estabilizador da sociedade disciplinadora e industrial e a diferença deste para a estrutura de dominação neoliberal, para decifrar a alta estabilidade do sistema de dominação liberal:

O sistema de dominação neoliberal está estruturado de uma forma totalmente diferente. O poder estabilizador do sistema já não é repressor, mas sedutor, ou seja, cativante. Já não é tão visível como o regime disciplinador. Não existe um oponente, um inimigo, que oprime a liberdade diante do qual a resistência era possível. O neoliberalismo transforma o trabalhador oprimido em empresário, em empregador de si mesmo. Hoje, cada um é trabalhador que explora a si mesmo, em sua própria empresa. Cada um é amo e escravo em uma pessoa. Também a luta de classes se torna uma luta interna consigo mesmo: o que fracassa culpa a si mesmo e se envergonha. A pessoa questiona-se a si mesma, não a sociedade.<sup>205</sup>

<sup>201</sup> RAY, Jean-Emmanuel *apud* MOREIRA, Teresa Coelho. “O Controle dos Trabalhadores através de Sistemas de Geolocalização”. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 56.

<sup>202</sup> TOWNS, Douglas Towns; COBB, Lorna *apud* MOREIRA, Teresa Coelho. “O Controle dos Trabalhadores através de Sistemas de Geolocalização”. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 57.

<sup>203</sup> MOREIRA, Teresa Coelho. “O Controle dos Trabalhadores através de Sistemas de Geolocalização”. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 56-57.

<sup>204</sup> HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015.

<sup>205</sup> HAN, Byung-Chul. Por que hoje a revolução não é possível? *El Pais*, 3 out. 2014. Disponível em: <[https://brasil.elpais.com/brasil/2014/09/22/opinion/1411396771\\_691913.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2014/09/22/opinion/1411396771_691913.html)>. Acesso em: 20 jun. 2018.

A intenção da Uber é, de fato, transferir para o motorista a culpa do seu “fracasso”, utilizando a expressão do autor acima mencionado, dos seus erros de conduta, diante das avaliações realizadas pelos consumidores. Isso porque os clientes avaliam o motorista por meio de um modelo pré-formatado e inserido no algoritmo, em que o consumidor escolhe o número de estrelas que quer atribuir à viagem, ao serviço e ao próprio trabalhador.

Nesse cenário, é preciso compreender o conceito de código-fonte, pois, como elemento regulador do ciberespaço, explica o controle de pessoas por uma programação algorítmica:

[...] o elemento estruturador do funcionamento de um programa de computador ou aplicativo é o seu código-fonte. Este corresponde a um sistema de símbolos utilizados para codificar o programa-fonte em uma determinada linguagem de programação.

O programa-fonte é convertido na linguagem de máquina, uma receita de comandos que o computador é capaz de entender. O acesso ao código-fonte permite ao programador adaptar o sistema às suas necessidades, seja alterando seu funcionamento, adicionando ou removendo recursos, alterando a forma de armazenamento e recuperação de dados, dentre outros.

O código-fonte define, portanto, a forma como o espaço virtual, o ciberespaço, é experimentado. É capaz de moldar comportamentos e regular condutas, criando os instrumentos pelos quais novas relações e dinâmicas de trabalho serão constituídas, mantidas e finalizadas.<sup>206</sup>

Lawrence Lessig, autor da célebre expressão “code is law”, deixou claro como a informática, por meio das redes, consegue regradar a vida humana.<sup>207</sup> O autor

---

<sup>206</sup> SILVA, Tiago Falchetto. O Elemento Regulador do Ciberespaço, o Código-Fonte, e-Discovery e o Contrato-Realidade Virtual na Sociedade da Informação In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 323-329.

<sup>207</sup> De acordo com o autor: “Every age has its potential regulator, its threat to liberty. Our founders feared a newly empowered federal government; the Constitution is written against that fear. John Stuart Mill worried about the regulation by social norms in nineteenth-century England; his book *On Liberty* is written against that regulation. Many of the progressives in the twentieth century worried about the injustices of the market. The reforms of the market, and the safety nets that surround it, were erected in response. Ours is the age of cyberspace. It, too, has a regulator. This regulator, too, threatens liberty. But so obsessed are we with the idea that liberty means “freedom from government” that we don’t even see the regulation in this new space. We therefore don’t see the threat to liberty that this regulation presents. This regulator is code—the software and hardware that make cyberspace as it is. This code, or architecture, sets the terms on which life in cyberspace is experienced. It determines how easy it is to protect privacy, or how easy it is to censor speech. It determines whether access to information is general or whether information is zoned. It affects who sees what, or what is monitored. In a host of ways that one cannot begin to see unless one begins to understand the nature of this code, the code of cyberspace regulates. This regulation is changing. The code of cyberspace is changing. And as this code changes, the character of cyberspace will change as well. Cyberspace will change from a place that protects anonymity, free speech, and individual control, to a place that makes anonymity harder, speech less free, and individual control the province of individual experts only. My aim in this short essay is to give a sense of this regulation, and a sense of how it is changing. For unless we understand how cyberspace can embed, or

ressaltou o papel impactante do código-fonte dos sistemas computacionais na regulação da sociedade em rede. Lessig cunhou a expressão *code is law* – código é lei – para explicar o atual jogo de regulação do poder no que tange às ameaças à liberdade individual. Segundo essa teoria, cada era da história humana possui um regulador em potencial, e a esta era é a do ciberespaço. A ameaça à liberdade revela-se de forma mais sutil, pois se encontra no código, ou seja, a programação faz do espaço virtual o que ele é. Essa regulação é dinâmica, pois o código muda rapidamente, e o comportamento no ciberespaço é ditado e codificado de acordo com tais mudanças. O código, ou sua arquitetura, define a forma como o espaço virtual é experimentado.

É exatamente isso que a Uber faz: codifica o comportamento dos motoristas, por meio da programação do seu código-fonte. Realiza, pois, controle por programação neo-fordista, no movimento da esteira digital. Nas vias urbanas, por onde passam os condutores da Uber, poderiam ser erguidas placas de advertência, com os seguintes dizeres: “cuidado, ela está te dominando”.

Retornando à investigação ministerial, pode-se dizer que o Ministério Público do Trabalho foi além no inquérito civil. Em seu curso, foi ouvido o Sr. Augusto César Duarte da Silva que, além exerceu o cargo de gerente de operações e também foi responsável pela logística das atividades da Uber do Brasil.

Respondeu o Sr. Augusto César Duarte da Silva ao *Parquet* sobre a “aquisição” de motoristas:

[...] a aquisição consistia em observar e otimizar os canais de inscrição do motorista, ou seja, se entrou pela página da UBER, se viu anúncio no Google ou no Facebook, analisar os processos e os documentos que o motorista tinha que fornecer para se tornar um "parceiro" da Uber de forma a tornar esse processo o mais rápido possível, ou seja, otimizar esse processo e determinar o valor do incentivo de indicação, que era um incentivo para a inscrição de novos motoristas (que tanto o motorista quanto o indicado ganhavam um "*bônus*") e outros incentivos para acelerar esse "*funil*", ou seja, para o motorista entrar na base;<sup>208</sup>

Portanto, é possível constatar que a empresa trata as pessoas como “adquiríveis”, como se fossem matéria-prima ou insumos, apesar de denominar os motoristas como “parceiros”.

---

displace, values from our constitutional tradition, we will lose control over those values. The law in cyberspace--code--will displace them.” (LESSIG, Lawrence. Code is law. *Harvard Magazine Website*. Disponível em: <<https://www.harvardmagazine.com/2000/01/code-is-law-html>>. Acesso em: 20 jun. 2018). tradução livre.

<sup>208</sup> Anexo A.2.

Quanto ao uso de tais nomenclaturas, explicou “que toda orientação quanto à utilização das nomenclaturas, como uso da palavra parceiro, era uma orientação do jurídico”. Além disso, “a orientação para não informar o motivo da não efetivação também estava relacionada ao receio de processos trabalhistas por discriminação”. Relatou que “eram cortados pretendentes com inquéritos policiais ou ações em andamento, ou seja, que ainda não tinham sentenças penais condenatórias transitadas em julgado”.<sup>209</sup>

Contou, inclusive, que participou de um treinamento de *competition law*, sendo orientado, entre outras coisas, a não utilizar, mesmo internamente, palavras como “monopólio”, ou designar “mercado de transporte” para a competição com os concorrentes, bem como expressões agressivas como “vamos destruir o competidor”; que, em vez dessas expressões, deveriam utilizar “alto crescimento”.

Esclareceu, ainda, “que a Uber deixa claro internamente que o cliente é da Uber, e não do motorista”, apesar de “externamente dizer que apresenta o motorista ao cliente”<sup>210</sup>. Afirmou que “a Uber retém todos os dados do cliente, não repassando nenhuma informação para o motorista, sendo que este é impedido de ter qualquer contato com o cliente”. Como consta no depoimento:

[...] que o desconto é maior do que o que a Uber recebe, mesmo sabendo que daria prejuízo;  
que estava em desenvolvimento sistema de telemetria, via GPS do celular;  
que trabalhava mais de 70 horas; que trabalhava todos os dias, pois havia a meta de resposta em 24 horas; que foi dispensado sem justa causa e suas verbas rescisórias foram pagas fora do prazo; que foi anotada na CTPS fora da data real; que ainda não homologaram sua rescisão, passados quase três meses de sua rescisão; que não eram pagas as horas extraordinárias, porque diziam que era cargo de confiança, mas não tinha nenhum poder de gestão; que os terceirizados que atendiam aos motoristas, os quais eram empregados das empresas ALLIS e KELLY SERVICES, realizavam suas funções de acordo com as orientações dos funcionários da UBER; que a responsabilidade de orientar esses terceiros era realizada pelos gestores da equipe de operações da UBER; que tanto o depoente quanto outros gerentes geriam o contrato com os terceiros, o que passou a ser feito de maneira estruturada quando houve a contratação da coordenadora de operações Paula Caldas; [...]<sup>211</sup>

---

<sup>209</sup> Anexo A.2.

<sup>210</sup> Importante citar que, durante a pesquisa de ações trabalhistas em curso, foi mapeada uma reclamação trabalhista em que o reclamante alega ter sido contratado para fazer captação de motoristas para a Uber do Brasil Ltda, “sendo que deveria enviar os dados do motorista e após o mesmo cumprir alguns requisitos, o autor receberia uma participação em dinheiro”, em um programa chamado “Uber Dost”. O processo n. 1001705-17.2017.5.02.0009 está em trâmite na 9ª Vara do Trabalho de São Paulo/SP. Possui audiência marcada para 16.08.2018, seu teor encontra-se no Anexo E.

<sup>211</sup> Anexo A.2.

O que se percebe, até aqui, é que a Uber busca o crescimento, a qualquer custo, inclusive com sonegação de direitos trabalhistas. Percebe-se, também, que aceita algum prejuízo financeiro, diante do objetivo de maximizar a sua expansão. Com esse objetivo, criou uma enorme operação em ação em todo o Brasil.

Nesse sentido, afirmou o Sr. Augusto que, a fim de ganhar da concorrência, “o desconto é maior do que o que a Uber recebe, mesmo sabendo que daria prejuízo”. Percebe-se, claramente, que as ações e os comandos são todos por programação e vindos da sede nos Estados Unidos, que os investimentos em tecnologia são vultosos e que a rede de logística e *marketing* é prioritária. Com isso, a empresa se utiliza de um discurso contemporâneo, o chamado “discurso oficial”, para enganar as autoridades.

Levanta-se, aqui, a oportuna reflexão de Cassio Casagrande sobre o Poder Judiciário não se deixar enganar por fraudes, que são tidas como “modernidade”, que se aplica perfeitamente ao caso da Uber:

“É bom lembrar, o argumento de muito “reformadores” era o de que deveríamos adotar o modelo “flexível” dos EUA. Então, veremos que este modelo “flexível” não é assim tão flexível e - mais importante - que o Poder Judiciário dos EUA, no exercício da jurisdição trabalhista, não se deixa enganar por fraudes estapafúrdias, que aqui são tidas como “modernidade”, se referindo à decisão da Corte de Apelação Americana, que manteve o vínculo de emprego de strippers com casas de show, após muitos longos anos de discussão jurídica e disputas judiciais.”<sup>212</sup>

Oportuno lembrar também que, na sentença do Tribunal do Trabalho de Londres, no processo nº 2202551/2015, publicada em outubro de 2016, um Juiz do Reino Unido decidiu que “nem *partner* e nem *customer*, o *driver* é, afinal, vistas as coisas como elas são, um *worker* da Uber”. Tal sentença foi mantida pelo Tribunal de Londres que, em 10 de novembro de 2017, rejeitou o argumento da Uber de que seus motoristas são profissionais autônomos.

O Tribunal Europeu firmou, recentemente, o entendimento de que a empresa Uber desempenha um serviço de transporte, ao declarar que:

[...] “um serviço de intermediação como o que está em causa no processo principal [Uber Systems Spain], que tem por objeto, através de uma aplicação para telefones inteligentes, estabelecer a ligação, mediante remuneração, entre motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo e pessoas que pretendam efetuar uma deslocação urbana, deve ser

---

<sup>212</sup> CASAGRANDE, Cássio. O que as strippers dos EUA podem ensinar sobre a Reforma Trabalhista. *Jota*, 7 mar. 2018. Disponível em: <<https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/o-que-as-strippers-dos-eua-podem-ensinar-sobre-reforma-trabalhista-07032018>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

considerado indissociavelmente ligado a um serviço de transporte e, por conseguinte, abrangido pela qualificação de «serviço no domínio dos transportes», na aceção do artigo 58.o, n.o 1, TFUE”.<sup>213</sup>

No parágrafo 39 do acórdão mencionado, o Tribunal Europeu consignou que a Uber exerce uma “influência decisiva” sobre as condições de prestação do serviço pelo motorista, fixa o preço da corrida e exerce “um certo controle” sobre a qualidade dos veículos e dos respectivos motoristas, assim como sobre o comportamento destes últimos, que pode implicar, sendo caso disso, a sua exclusão, *in verbis*:

A este respeito, resulta das informações de que dispõe o Tribunal de Justiça que o serviço de intermediação da Uber assenta na seleção de motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo, aos quais esta sociedade fornece uma aplicação sem a qual, por um lado, esses motoristas não seriam levados a prestar serviços de transporte e, por outro, as pessoas que pretendessem efetuar uma deslocação urbana não teriam acesso aos serviços dos referidos motoristas. Além disso, a Uber exerce uma influência decisiva nas condições da prestação desses motoristas. Quanto a este último ponto, verifica-se, designadamente, que a Uber fixa, através da aplicação com o mesmo nome, pelo menos, o preço máximo da corrida, cobra esse preço ao cliente antes de entregar uma parte ao motorista não profissional do veículo e exerce um certo controle sobre a qualidade dos veículos e dos respectivos motoristas, assim como sobre o comportamento destes últimos, que pode implicar, sendo caso disso, a sua exclusão.<sup>214</sup>

No caso do Brasil, o Ministério Público do Trabalho conseguiu interrogar também o Sr. Filippo Scognamiglio Renner Araújo, contratado logo no início das operações da empresa Uber neste país, isto em maio de 2015, como o gerente geral. Ele confirmou “que a equipe da Uber recebia treinamento sobre como se comunicar com público interno e externo, mais especificamente para diminuir riscos de reconhecimento de vínculo empregatício com os motoristas”<sup>215</sup>.

O ex-gerente-geral informou, ainda, que “o aplicativo continha funcionalidades para incentivar os motoristas a ficarem *online* por mais tempo, indicando os potenciais ganhos, independente da jornada acumulada”. Apontou que os motoristas

<sup>213</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA EUROPEU. Acórdão do processo C-434/15- ECLI:EU:C:2017:981. Disponível em : <<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text&docid=198047&pageIndex=0&doclang=pt&mode=lst&dir&occ=first&part=1&cid=854178>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>214</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA EUROPEU. Acórdão do processo C-434/15- ECLI:EU:C:2017:981. Disponível em : <<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text&docid=198047&pageIndex=0&doclang=pt&mode=lst&dir&occ=first&part=1&cid=854178>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>215</sup> Anexo A.2.

recebiam email ou SMS com a seguinte frase: “Tem certeza de que vai ficar offline? Você pode ganhar mais X reais se ficar online”.<sup>216</sup>

É reveladora no depoimento do ex-gerente geral da Uber, a maneira como era feito o cálculo das tarifas a serem cobradas. O seu depoimento demonstrou que a Uber estipulava, por via transversa, os salários dos motoristas, já “que o salário mínimo era calculado por hora, com base em 44 horas semanais; que a remuneração do motorista era calculada entre 1.2 e 1.4 salários mínimos, descontando todos os custos”<sup>217</sup>.

É importante frisar mais uma vez a realidade colide frontalmente com a propaganda. O *slogan* de “seja o seu próprio chefe, trabalhe quando quiser, faça o seu próprio salário” é falacioso, bem como falso, porque a Uber estipula, via algoritmo, o valor do salário-hora.

O depoimento do Sr. Filippo Renner é de extrema importância, na medida em que exerceu o cargo mais alto na hierarquia da Uber do Brasil. Relatou também que era uma “espécie de CEO do Brasil”<sup>218</sup>, razão pela qual tem o potencial de revelar detalhes totalmente desconhecidos pelos próprios motoristas, e que o Poder Judiciário muito provavelmente não teria acesso, se não fosse pela investigação do Ministério Público do Trabalho. Relatou pormenores como, por exemplo, o fato de a Uber praticar, de forma consciente, uma política remuneratória abusiva.

Preocupado com a segurança dos condutores e passageiros, o Sr. Filippo Renner chegou a questionar seus superiores sobre controlar a jornada de trabalho dos motoristas, porém, afirmou que recebeu a seguinte resposta, que também foi relatada por outros empregados ouvidos no inquérito: “não podemos controlar a jornada porque isso seria um risco trabalhista”. O controle, contudo, sempre foi realizado pelo GPS, como já antes mencionado. Trata-se, via de fato, de controle por programação<sup>219</sup>, o que também pode ser chamado de subordinação algorítmica<sup>220</sup>.

---

<sup>216</sup> Anexo A.2.

<sup>217</sup> Anexo A.2.

<sup>218</sup> Ressalte-se que o salário mensal do Sr. Filippo era de R\$30.187,50, conforme Anexo A.2, o que demonstra que, de fato, exercia cargo alto de gestão na Uber. Declarou que “foi contratado pela matriz da Uber, reportando diretamente a eles no início, mais especificamente ao vice presidente de operações global; que ao ser contratado foi informado que, apesar da Uber atuar globalmente, ela entendia que era organizada como um conjunto de várias empresas locais; que, assim, cada cidade teria grande autonomia; que atuaria, assim, como se fosse um “CEO” da cidade, sendo responsável pela gestão e crescimento do negócio”.

<sup>219</sup> CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José

Após a leitura atenta de todos os depoimentos desses ex-empregados da Uber, responsáveis pela operação da empresa no Brasil, é possível afastar a névoa e enxergar a situação dos motoristas da Uber com outros olhos, distanciando-se da visão romântica, difundida pelo seu setor de *marketing* e propaganda. Há, assim, um trabalho exaustivo feito pelo Ministério Público do Trabalho que não pode passar despercebido das autoridades. Diante das informações levantadas pelo inquérito civil, é possível considerar que para que o serviço prestado por condutores à empresa seja sim considerado vínculo empregatício (artigos 2º e 3º da CLT)

Seja pela presença da subordinação clássica<sup>221</sup>, diante da magnitude do controle telemático exercido de maneira absoluta e unilateral pela empresa Uber, e da sua inegável e incontestada ingerência no modo da prestação de serviços, seja em virtude da subordinação algorítmica<sup>222</sup>, reticular<sup>223</sup>, estrutural<sup>224</sup> ou integrativa<sup>225</sup>, as provas contidas no inquérito civil e os depoimentos acima transcritos, revelam a existência dos requisitos elementares para a caracterização de vínculo de emprego.

Com a Reforma Trabalhista, nada mudou, inclusive.

O artigo 6º da CLT, que disciplina o controle por meios telemáticos, continua incólume, não tendo sido alterado pela Lei 13.467/2017. Permanece a regra de que “os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se

---

Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 130-146.

<sup>220</sup> REIS, Daniela Muradas; CORASSA, Eugênio Delmaestro. Aplicativos de transporte e plataforma de controle: o mito da tecnologia disruptiva do emprego e a subordinação por algoritmos. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 157-165.

<sup>221</sup> Artigos 2º, 3º e 6º, parágrafo único, da CLT.

<sup>222</sup> REIS, Daniela Muradas; CORASSA, Eugênio Delmaestro. Aplicativos de transporte e plataforma de controle: o mito da tecnologia disruptiva do emprego e a subordinação por algoritmos. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 157-165.

<sup>223</sup> CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende. O Direito do Trabalho pós-material: o trabalho da “multidão” produtora. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 101-117.

<sup>224</sup> DELGADO, Mauricio Godinho. *Capitalismo, trabalho e emprego: entre o paradigma da destruição e os caminhos de reconstrução*. São Paulo: LTr, 2005.

<sup>225</sup> PORTO, Lorena Vasconcelos. *A subordinação no contrato de emprego: desconstrução, reconstrução e universalização do conceito jurídico*. 356 f. Dissertação (Mestrado em Direito). Pós-graduação da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, 2008.

equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio”<sup>226</sup>.

Como afirmou José Carlos de Carvalho Baboin:

O sistema jurídico vigente já apresenta todo o suporte normativo necessário para assegurar a proteção dos trabalhadores da Uber e de outras empresas de trabalho sob demanda via aplicativos. O que ocorre atualmente, na prática, é inobservância das normas trabalhistas existentes pela empresa. Cabe, então, ao Poder Judiciário e aos órgãos de fiscalização assegurar a adequada observância das normas jurídicas em vigor, primando pela eficácia da proteção trabalhista constitucionalmente assegurada aos trabalhadores.<sup>227</sup>

E foi isso mesmo que o Ministério Público do Trabalho concluiu, no Relatório Conclusivo do Grupo de Estudos Uber (GE UBER), instituído em 10 de novembro de 2016, no âmbito da Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (CONAFRETE), com o objetivo inicial de aprofundar os estudos das novas formas de organização do trabalho, relacionadas com a atuação por meio de aplicativos:

De todo o exposto, em respeito à vedação do retrocesso social, conclui-se este estudo afirmando-se que as novas relações que vêm ocorrendo através das empresas de intermediação por aplicativos, apesar de peculiares, atraem a plena aplicabilidade das normas de proteção ao trabalho subordinado, autorizando o reconhecimento de vínculos empregatícios entre os trabalhadores e as empresas intermediadoras. Reforça-se, por fim, que, diante da evidente lesão em larga escala e da possibilidade de extensão do modelo empresarial para outras atividades econômicas, exige-se a atuação do Ministério Público do Trabalho.<sup>228</sup>

Nesse sentido, indaga-se se o problema do acesso à justiça dos motoristas da Uber poderia ser solucionado por meio da interposição de ação civil pública, diante da lesão à ordem jurídica e aos direitos coletivos dos trabalhadores. E, nesse sentido, é preciso destacar que, apesar de possuir um rico acervo probatório, estrutura física, de pessoal, orçamentária e, ainda, capilaridade, representação e assento constitucional nos Tribunais Superiores, o Ministério Público do Trabalho

<sup>226</sup> BRASIL. Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1942. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. *Diário Oficial da União*, 9 ago. 1943. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm)>. Acesso em: 20 jun. 2018. Importante pontuar que a Lei 13.640/2018, que alterou a Lei 12.578/2012, com o objetivo de regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, conhecida como "Lei do Uber" não versa sobre direitos trabalhistas dos motoristas cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

<sup>227</sup> BABOIN, José Carlos de Carvalho. Trabalhadores sob demanda: o caso Uber. *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, Brasília, vol. 83, n. 1, jan/mar 2017.

<sup>228</sup> MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO. Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (CONAFRETE). *Relatório Conclusivo do Grupo de Estudos Uber*. 2017.

não propôs, até o presente momento, ação civil pública em face da Uber do Brasil. A justificativa seria que o momento não estaria propício para o ajuizamento da ação coletiva, que é preciso esperar o tempo para o debate amadurecer.<sup>229</sup>

Como se pode ver, o semáforo continua vermelho para a via de acesso aos direitos pelos condutores da Uber.

### **3.2 Panorama da jurisprudência trabalhista: análise de processos de motoristas em face da Uber**

Diante da mencionada ausência da empresa na audiência pública realizada pelo Ministério Público do Trabalho, restou ao Poder Judiciário o papel de dirimir ou, pelo menos, mitigar os conflitos sociais e pacificador necessário entre o trabalhador e o capital.<sup>230</sup> Diante da proporção que tomou o conflito e tendo em vista que a ação civil pública ainda não foi proposta, reclamações trabalhistas individuais foram apresentadas perante o Poder Judiciário Trabalhista brasileiro, em desfavor da empresa “Uber do Brasil Tecnologia Ltda”, as quais foram mapeadas para desenvolver e gerar dados para esta pesquisa.

Embora a pretensão inicial fosse levantar todas as reclamações trabalhistas em trâmite perante os Tribunais Regionais do Trabalho do Brasil, em virtude da extensão do território nacional brasileiro, foi feita a pesquisa, inicialmente, nos Tribunais Regionais que dispõem da ferramenta de emissão de certidão eletrônica de ações trabalhistas (CEAT). Após, foram obtidas certidões via e-mail dos Tribunais que se dispuseram a enviá-la pela via eletrônica. Nos TRT's da 4<sup>a</sup>, 5<sup>a</sup>, 8<sup>a</sup>, 14, 16, 19 e 22, apesar de solicitação de informações na ouvidoria, os dados não foram obtidos até o presente momento, em que pese toda a gestão empenhada. Alguns deles informaram que a solicitação deveria ser realizada de forma física, mediante requerimento protocolizado na seção de protocolos.<sup>231</sup>

---

<sup>229</sup> CARELLI, Rodrigo. Aula sobre a uberização do trabalho. Canal da Escola Judicial TRT5 – BA. *Youtube*, 19 maio 2017. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=cAFEkEiFSIs>>. Acesso em: 20 jun. 2018. minuto 3:07.

<sup>230</sup> BONAVIDES, Paulo. *Do Estado Liberal ao Estado Social*. 10. ed. São Paulo: Malheiros, 2011, p. 41.

<sup>231</sup> Os números dos protocolo de solicitação das certidão de ações trabalhistas em face de UBER DO BRASIL LTDA (CNPJ 17.895.646.0001-87), em trâmite no âmbito dos respectivos tribunais regionais do trabalho, para fins de pesquisa científica, são: no TRT 8 (PA e AP), PROAD 3273/2018, no TRT 14 (AC e RO), n. 772/2018, no TRT 16 (MA), protocolo N° 52/2018, no TRT 5 (BA), n. 48208 e no TRT 22 (PI), 2018/620. No TRT 19 (AL), a título de exemplo, obtive a seguinte resposta: “Prezada Senhora Ana. Boa tarde. Em atendimento à presente manifestação, informamos que este

A tabela a seguir mostra os dados levantados:

Tabela 1 – Processos em curso envolvendo a Uber do Brasil nos Tribunais Regionais do Trabalho que forneceram a certidão

	<b>CEAT Disponível</b>	<b>Nº DE PROCESSOS CNPJ UBER DO BRASIL</b>	<b>Nº PROCESSOS COM PEDIDO DE VÍNCULO</b>
<b>TRT 1 (RJ)</b>	Sim	21	16
<b>TRT 2 (SP)</b>	Sim	161	35
<b>TRT 3 (MG)</b>	Sim	82	64
<b>TRT 4 (RS)</b>	Não	-	-
<b>TRT 5 (BA)</b>	Não	-	-
<b>TRT 6 (PE)</b>	Sim	0	0
<b>TRT 7 (CE)</b>	Sim	3	3
<b>TRT 8 (PA e AP)</b>	Não		
<b>TRT 9 (PR)</b>	Sim	6	4
<b>TRT 10 (DF e TO)</b>	Sim	4	0
<b>TRT 11 (RR e AM)</b>	Sim	2	1
<b>TRT 12 (SC)</b>	Sim	4	3
<b>TRT 13 (PB)</b>	Sim	1	0
<b>TRT 14 (AC e RO)</b>	Não		
<b>TRT 15 (Campinas)</b>	Sim	3	2
<b>TRT 16 (MA)</b>	Não	-	
<b>TRT 17 (ES)</b>	Sim	3	2
<b>TRT 18 (GO)</b>	Sim	8	5
<b>TRT 19 (AL)</b>	Não	-	
<b>TRT 20 (SE)</b>	Sim	0	0
<b>TRT 21 (RN)</b>	Sim	1	0
<b>TRT 22 (PI)</b>	Não		
<b>TRT 23 (MT)</b>	Sim	0	0
<b>TRT 24 (MS)</b>	Sim	0	0

Fonte: a autora.

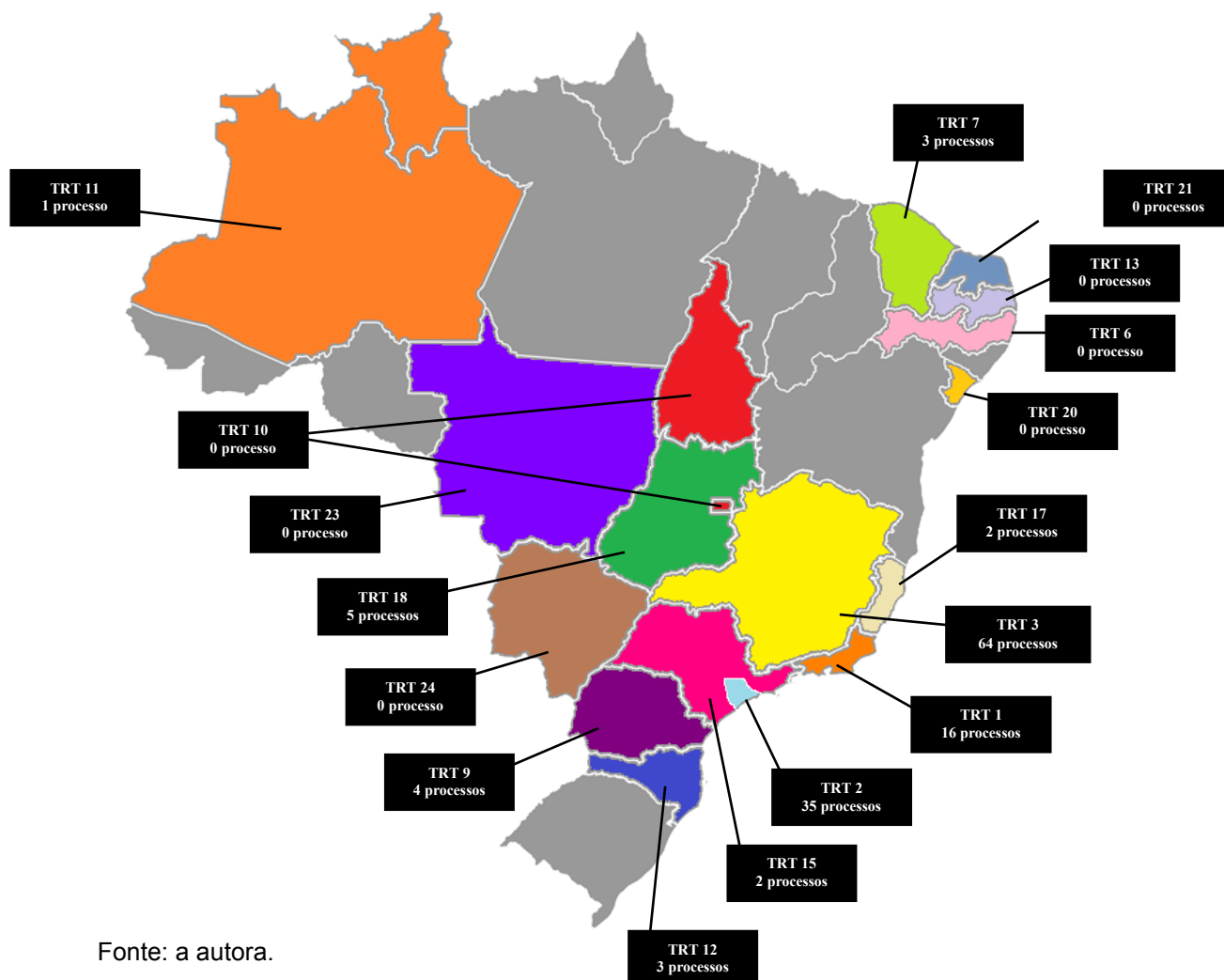
Assim, até a presente data, foram encontradas 137 demandas individuais de motoristas em face da Uber do Brasil, com pedido de reconhecimento de direitos trabalhistas, em curso na Justiça do Trabalho, sendo 16 no TRT 1ª Região (RJ), 35 no TRT 2ª Região (SP capital), 64 no TRT 3ª Região (MG), 3 no TRT 7ª Região (CE), 4 no TRT 9ª Região (PR), 01 no TRT 11ª Região (RR e AM), 03 no TRT 12ª Região (SC), 2 no TRT 15ª Região (Campinas, litoral e interior paulista), 02 no TRT 17ª Região (ES), 05 no TRT 18ª Região (GO). Nos TRT's das seguintes regiões: 6ª (PE), 10ª (DF e TO), 13ª (PB), 20ª (SE), 21ª (RN), 23ª (MT) e 24ª (MS) não foram encontradas / informadas ações trabalhistas.

É o que se vê na seguinte figura:

---

Regional ainda não dispõe em seu sítio de um canal virtual de requisição de certidão de feitos trabalhistas. A referida solicitação ainda é realizada de forma física, mediante requerimento protocolizado na Seção de Petição e Protocolo e recolhimento do respectivo emolumento, na quantia de R\$ 5,53 (cinco reais e cinquenta e três centavos), em GRU - Guia de Recolhimento da União, cujo procedimento para emissão encontra-se disponível no site do TRT19, na aba Processos\Outros Serviços. Atenciosamente, Ouvidoria, TRT 19ªm.

Figura 6 – Número de processos com pedido de vínculo empregatício em curso no Brasil



Fonte: a autora.

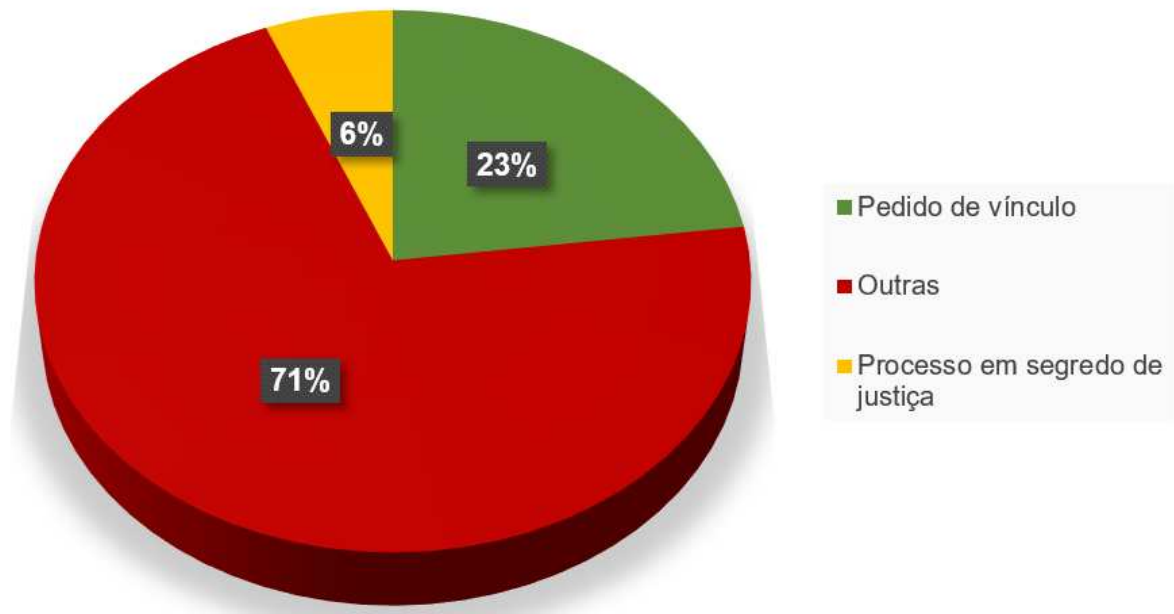
Destas ações em curso, que constam na certidão de ações trabalhistas<sup>232</sup>, 42 (quarenta e duas) já foram julgadas, sendo 4 (quatro) processos com sentença de procedência e 37 (trinta e sete) com sentença de improcedência. A pesquisa nas ações trabalhistas em curso revelou que foram proferidos 16 (dezesesseis) acórdãos e 4 (quatro) acordos foram homologados. Importante esclarecer que a CEAT (certidão eletrônica de ações trabalhistas) não aponta os processos que já se encontram arquivados na data de sua emissão, ou seja, é possível que tenham havido mais ações e mais decisões ou acordos.

Exemplificativamente, foram elaborados gráficos comparativos entre os processos em trâmite do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região por assunto e a situação geral dos processos no mesmo tribunal, na primeira e na segunda

<sup>232</sup> As certidões eletrônicas de ações trabalhistas encontram-se disponibilizadas no Anexo B.

instâncias. A divisão foi feita inicialmente por assunto e, posteriormente, pelo andamento processual, como se pode ver nos próximos gráficos.

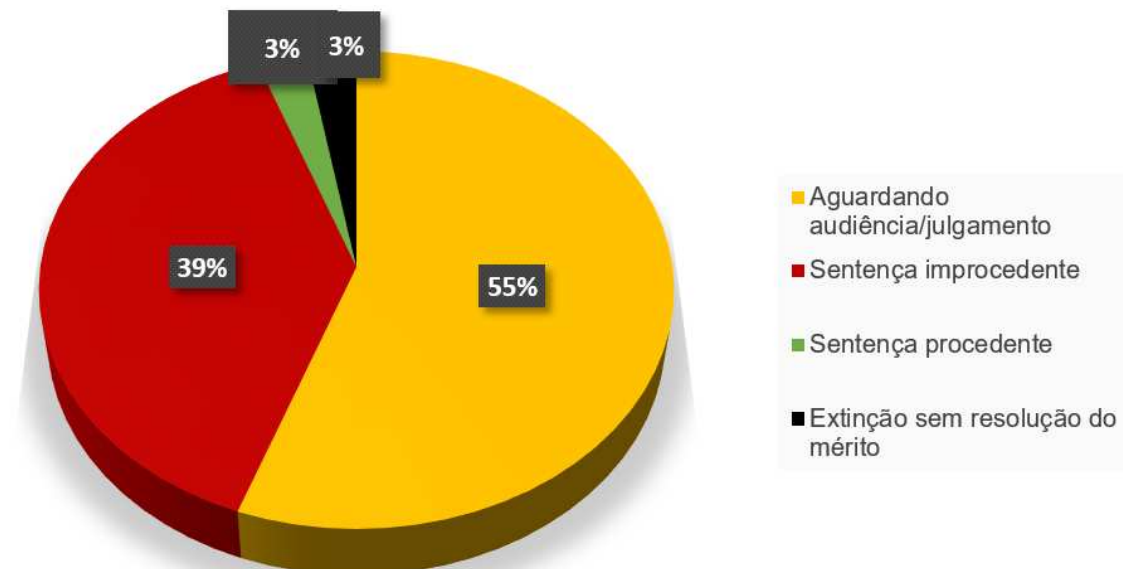
Gráfico 1 – Ações Trabalhistas ativas contra a Uber no TRT 2ª Região – por assunto



Fonte: a autora.

Além das temáticas, de um total de 35 (trinta e cinco) processos, 20 (vinte) estão aguardando audiência ou julgamento, 14 (quatorze) foram julgados improcedentes, 01 (um) foi julgado procedente e houve uma extinção:

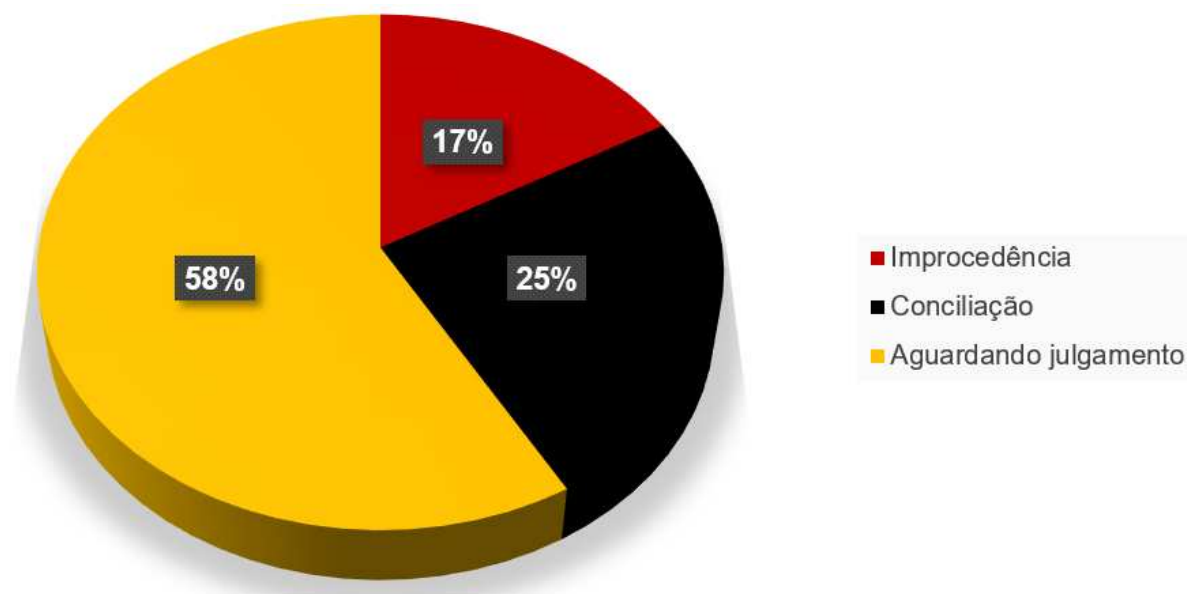
Gráfico 2 – Processos ativos contra a Uber em primeira instância – situação no TRT 2ª Região



Fonte: a autora.

Na segunda instância, havia 07 (sete) ações aguardando julgamento, 03 (três) conciliações e 02 (dois) acórdãos improcedentes:

Gráfico 3 – Processos ativos contra a Uber em segunda instância – situação no TRT 2ª Região



Fonte: a autora.

A pesquisa de campo<sup>233</sup> acerca das ações trabalhistas mapeou 35 (trinta e cinco) reclamações trabalhistas em curso ajuizadas no TRT 2ª Região, ao passo que, no Estado de São Paulo, são estimados 150 mil motoristas “parceiros” que dirigem para a Uber. Assim, a primeira conclusão que se pode chegar é reveladora, já que descobre-se baixíssimo o número de ações ajuizadas, em comparação com o elevado número de trabalhadores que dirigem para a Uber.

Segundo a própria empresa, são mais de 500 mil pessoas ativas por mês. O atual diretor-geral da Uber no país declarou que:

Desde que começou no Brasil há 3 anos me perguntam quantos motoristas parceiros temos no Brasil. Estamos em um momento tão crítico que a gente vai divulgar esse número. Nossa maior preocupação é que a gente está falando não só dos 17 milhões de usuários brasileiros, mas de mais de 500 mil motoristas parceiros no Brasil que utilizam o aplicativo para gerar renda.<sup>234</sup>

<sup>233</sup> Os demais gráficos da pesquisa foram disponibilizados aos examinadores no Anexo B.

<sup>234</sup> *Apud* RIBEIRO, Gabriel Francisco. Uber tem 500 mil motoristas no Brasil e diz: “modelo fica inviável com PL”. *Uol Website*, 27 out. 2017. Disponível em: <<http://tecnologia.uol.com.br/noticias/redacao/2017/10/27/uber-tem-500-mil-motoristas-no-brasil-e-diz-modelo-fica-inviavel-com-pl.htm>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

Outro dado surpreendente revela-se no baixo percentual de decisões que julgaram procedente o pedido de reconhecimento de vínculo de emprego, sendo que a maioria das decisões, de primeira instância, são de improcedência.

Passa-se, dessa maneira, à análise mais aprofundada de três processos que tiveram decisão judicial reconhecedora de direitos ao motorista da Uber, em especial de três sentenças proferidas por juízes dos TRT's da 1ª, 2ª e 3ª Região. Ademais, será apresentado um panorama de como caminha a jurisprudência dos TRT's da 1ª e 3ª Região acerca do tema, uma vez que no TRT da 2ª Região já foi mencionado que foram proferidos apenas 02 (dois) acórdãos e ambos com resultado de improcedência.

A primeira decisão é a sentença da lavra do Juiz da 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte, Márcio Toledo Gonçalves, que, de maneira inédita no Brasil, condenou a ré, Uber, a registrar o contrato de emprego na CTPS do motorista, reconhecendo a sua condição de empregado. Nos autos do processo 0011359-34.2016.5.03.0112<sup>235</sup>, o Juiz analisou os depoimentos colhidos pelo Ministério Público do Trabalho no inquérito civil 001417.2016.01.000/6, mencionado nesta dissertação, em conjunto com os demais depoimentos colhidos em audiência, e com a prova anexada ao processo. Após tal análise, convenceu-se de que se encontravam presentes os requisitos do vínculo de emprego.

Com relação à personalidade, decidiu que o depoimento da testemunha Sr. Charles Soares Figueiredo era absolutamente revelador quanto à presença desse pressuposto. Nele, consta que a reclamada exige prévio cadastro pessoal de cada um dos candidatos a motoristas, ocasião em que deveriam ser enviados diversos documentos pessoais necessários para aprovação em seu quadro, tais como certificado de habilitação, atestados de bons antecedentes e certidões “nada consta”.

Consignou, ainda, que o caráter personalíssimo da relação jurídica travada pelas partes ficou evidenciado, principalmente, porque não era permitido ao motorista ceder sua conta do aplicativo para que outra pessoa não cadastrada e previamente autorizada realizasse as viagens. O Sr. Charles Soares Figueiredo revelou “[...] que [o motorista] não poderia colocar ninguém para ficar em seu lugar,

---

<sup>235</sup> O inteiro teor deste processo foi disponibilizado para os avaliadores em mídia eletrônica e se encontra no Anexo D.

que isso seria uma falta grave, com punição de bloqueio definitivo da plataforma [...]”<sup>236</sup>.

Quanto à onerosidade, afirmou o Juiz sentenciante que a prova dos autos evidenciou que a ré conduzia, de forma exclusiva, toda a política de pagamento do serviço prestado, seja em relação ao preço cobrado por quilometragem rodada e tempo de viagem, seja quanto às formas de pagamento ou às promoções e descontos para usuários. Convenceu-se de que “não era dada ao motorista a menor possibilidade de gerência do negócio, situação que não ocorreria caso fosse o obreiro o responsável por remunerar a ré”.

O requisito da não-eventualidade constatava que os demonstrativos de pagamento, colacionados com a peça de ingresso, confirmavam que o autor da reclamatória se ativou de forma habitual entre março de 2015 a abril de 2016. A testemunha Charles declarou que “[...] recebeu um email que não se lembra a data dizendo que se não fizesse pelo menos uma viagem no prazo de uma semana, seria excluído da plataforma, mas não houve exclusão [...]”. Assim, o Juiz ficou convencido de que “a não-eventualidade não só caracteriza a natureza do trabalho realizado no contexto da atividade normal desempenhada pela ré, como também era exigida dos motoristas”

No tocante ao requisito da subordinação, decidiu o Juiz Márcio Toledo Gonçalves que, “sob qualquer dos ângulos que se examinasse o quadro fático da relação travada pelas partes e, sem qualquer dúvida, a subordinação, em sua matriz clássica, se faz presente”. Afirmou que o autor “estava submisso a ordens sobre o modo de desenvolver a prestação dos serviços e a controles contínuos”. Além disso, “estava sujeito à aplicação de sanções disciplinares caso incidisse em comportamentos que a ré julgasse inadequados ou praticasse infrações das regras por ela estipuladas”.

Quanto ao modo de produção e realização dos serviços, ficou comprovado que a reclamada realizava “verdadeiro treinamento de pessoal” e “irresistível poder e controle sobre a forma de prestação dos serviços”, conforme esclareceram a testemunha Sr. Charles Soares Figueiredo e o depoente Sr. Saadi Mendes Aquino.<sup>237</sup> Assim, convenceu-se de que estavam presentes todas as circunstâncias

---

<sup>236</sup> A sentença do juiz Márcio Toledo Gonçalves está disponível no Anexo D desta dissertação, contendo os trechos citados.

<sup>237</sup> Anexo A.2.

fático-probatórias que caracterizam o contrato de trabalho, nos termos do art. 3º da CLT, e julgou procedente o pedido para reconhecer o vínculo empregatício entre as partes.

A Uber recorreu ao Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. O primeiro pronunciamento do Tribunal Mineiro sobre o tema ocorreu exatamente no julgamento do recurso da Uber contra a decisão da 33ª Vara do Trabalho, ocasião em que a sentença foi totalmente reformada pela sua 9ª Turma. O caso foi relatado pela desembargadora Maria Stela Álvares da Silva Campos.

A Relatora entendeu que o modelo de trabalho seguido pelos motoristas vinculados à Uber não apresenta as características típicas da relação de emprego, que não houve fraude às leis trabalhistas e sim, “opção do motorista em se cadastrar e atender clientes pelo aplicativo”. A Relatora rejeitou a tese da existência de subordinação estrutural, pois “o fato da empresa reclamada orientar os motoristas sobre a forma de atendimento aos clientes não autoriza concluir pela existência de subordinação”. Afirmou que o objeto social da Uber não seria o transporte de passageiros, em si, mas o fornecimento de instrumentos que facilitem o contato entre usuários que necessitam de transporte e motoristas que se dispõem a fazer esse serviço, utilizando para tanto recursos tecnológicos próprios.<sup>238</sup>

Verifica-se, portanto, que as bandeiras levantadas pela Uber atingem a sociedade como um todo, surtindo efeitos, inclusive, nas decisões judiciais. O acórdão mencionado enfatizou que a Uber não seria uma empresa de transporte e que os motoristas seriam seus clientes e possuiriam liberdade para decidir onde e quando trabalhar, linha de *marketing* adotada pela empresa, conforme já explicitado nos capítulos anteriores.

A segunda decisão judicial reconhecedora de direitos ao motorista da Uber é a sentença da lavra do Juiz da 13ª Vara do Trabalho de São Paulo, Eduardo Rockenbach Pires, nos autos do processo 1001492-33.2016.5.02.0013<sup>239</sup>. Foi colhido o depoimento pessoal das partes e inquiridas três testemunhas, inclusive o Sr. Felipe Gonçalves Walderley, ora gerente de operações em atividade na Uber.

---

<sup>238</sup> Anexo D.

<sup>239</sup> O inteiro teor deste processo foi disponibilizado para os avaliadores em mídia eletrônica e se encontra no Anexo D. A sentença do juiz Eduardo Rockenbach Pires está disponível neste anexo desta dissertação, contendo os trechos citados.

O Juiz sentenciante, de início, deixou claro que a retórica da contestação é bem construída, amparada em expressões contemporâneas “e na assim chamada economia do compartilhamento”, todavia, “ela não corresponde à realidade”:

Basicamente, não é verdade que o produto explorado pela empresa é meramente a ferramenta eletrônica, o aplicativo oferecido aos motoristas. A ré oferece no mercado um produto principal: o transporte de passageiros. O aplicativo é um instrumento, um acessório ao bom funcionamento do serviço. E os consumidores do produto da ré não são os motoristas, mas sim os passageiros. Para chegar a tal conclusão, recorde-se que o modelo capitalista de sociedade se ampara em uma célula fundamental: a forma mercadoria. Daí a referência ao produto em sentido amplo, que abrange a noção de serviço oferecido no mercado. Em linhas gerais, o capital é investido na produção de mercadorias, e a circulação destas gera a extração de um excedente; parte do excedente é reinvestida na produção (daí a reprodução do modelo), e outra parte é acumulada pelo capitalista na forma de lucro. É dessa forma básica que são derivadas as relações sociais capitalistas. No que mais importa no caso concreto, para compreender a natureza da relação jurídica de que se trata, a questão é indicar qual é a mercadoria de que a ré extrai o seu excedente econômico. E a resposta deve ser enunciada de maneira clara: a mercadoria da ré é o serviço de transporte. Nenhuma dúvida me ocorre quanto a isso. Não é por outra razão que é da ré (e não do motorista) o poder fundamental de quantificar o valor na circulação da mercadoria. É a ré que fixa o preço do serviço de transporte que o passageiro irá pagar.<sup>240</sup>

Oportuno destacar que, no processo mencionado, o Sr. Felipe Gonçalves Wanderley afirmou que:

[...] "eventualmente ocorrem incentivos em caso de alta demanda em determinadas regiões, pelos quais a reclamada oferece pagamento adicional de R\$2,00 por viagem, que em verdade representam um desconto de R\$2,00 no valor que contratualmente a reclamada teria a receber do motorista pela viagem" [...]

Com base no referido depoimento, concluiu o Juiz que “com práticas como essa, a empresa consegue manter adequado o nível de oferta de serviço, em atenção à demanda existente na região”, não havendo necessidade, pois, “de estipular quantidade mínima de horas de trabalho por semana, por exemplo”. Assim, entendeu presente o trabalho subordinado, pois “os sinais visíveis ou indícios da subordinação são variáveis e irregulares, não se confundindo com sua essência própria”.

Partindo das premissas por ele estabelecidas e retrocitadas, bem como com base nos depoimentos colhidos nos autos, decidiu o Juiz Eduardo Rockenbach Pires pela existência de relação de emprego entre as partes. Destacou que a Uber atua na

<sup>240</sup> A sentença do juiz Eduardo Rockenbach Pires está disponível no Anexo D desta dissertação.

exploração de serviços de transporte e citou decisões oriundas do Estado da Califórnia e do Reino Unido.

A empresa-ré, Uber do Brasil, recorreu ao Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. Contudo, após a inclusão do processo em pauta de julgamento na sessão do dia 09 de abril de 2018, foi proposto o acordo, em caráter sigiloso, não disponível para visualização, homologado em 04 de maio de 2018.<sup>241</sup>

A terceira decisão é a sentença da lavra da Juíza da 75ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro, Cissa de Almeida Biasoli, que reconheceu o vínculo de emprego entre o motorista e a Uber nos autos do processo 0100351-05.2017.5.01.0075.<sup>242</sup> A Juíza sentenciante já de início pontuou que:

A UBER é uma nova forma de organização empresarial que precisa ser melhor compreendida e que não se limita, como ela diz, a fazer a intermediação digital por meio de plataforma tecnológica. Embora ela se apresente como uma empresa que explore tão somente uma ferramenta eletrônica e que todos os seus empregados foram contratados para tratar apenas dessa atividade digital, na verdade o que ela oferece no mercado é o transporte de passageiros. O aplicativo é apenas um instrumento para que essa atividade seja alcançada. Não há dúvidas de que a mercadoria oferecida pela ré é o transporte de passageiros. Ela estrutura, organiza os serviços e toda atividade financeira. Ela dirige a organização do empreendimento de oferecer transportes.<sup>243</sup>

Levando em consideração tais fatos, nas informações contidas no sítio eletrônico da Uber e com base nos documentos anexados aos autos, como contrato e termos de condições gerais da contratação de motoristas, concluiu pela evidência dos requisitos da pessoa física, pessoalidade e da não eventualidade. Importante destacar, quanto à não eventualidade, o raciocínio feito pela Juíza Cissa de Almeida Biasoli, vale ser destacado:

Entendo que essa nova plataforma de trabalho criou uma situação diferente. O motorista se ativa quando faz a conexão no sistema. A partir desse momento, ele está submetido às regras da UBER. Não se trata de um trabalho pontual para atender uma demanda excepcional. A demanda é infinita pois a todo momento o trabalhador pode se ativar. O trabalho está para ele o tempo todo disponível. É diferente quando a demanda de uma empresa é pontual e específica. Aqui ela é permanente, bastando o aceite o trabalhador. Diferente é aquela situação em que a demanda do empresário é pontual, como por exemplo, no contrato intermitente. Ele é intermitente porque o empresário não precisa dele o tempo todo. No caso da UBER, ela quer que tenha uma massa de trabalhadores trabalhando. Inclusive, ela

---

<sup>241</sup> Conforme consulta pública ao processo RO-1001492-33.2016.5.02.0013 no sítio eletrônico do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região.

<sup>242</sup> O inteiro teor deste processo foi disponibilizado para os avaliadores em mídia eletrônica e se encontra no Anexo D.

<sup>243</sup> A sentença da juíza Cissa de Almeida Biasoli está disponível no Anexo D desta dissertação.

incentiva novos cadastramentos, premiando os motoristas que angariam mais motoristas. Para ela ter essa multidão podendo trabalhar a qualquer momento é interessante pois ela pulveriza sua atividade, evitando laços sólidos e permanentes, com o objetivo claro de não se comprometer com ninguém. No caso do autor, ele manteve, ainda que por breve período, trabalhando com certa constância, de modo que, sequer é possível questionar a não eventualidade.<sup>244</sup>

Acerca do requisito da subordinação, mencionou que há uma multidão de motoristas subordinados aos comandos sem conotação de ordem pessoal, feitos por algoritmos, e que a própria precificação é um instrumento de controle bem sutil e eficaz. A Uber embargou dessa decisão, em 12 de junho de 2018, e o processo se encontra em fase de julgamento dos embargos declaratórios.<sup>245</sup>

Foram apresentadas as três decisões que, ao analisar o caso concreto de maneira aprofundada e à luz dos conceitos de exploração neo-fordista e controle por programação, conseguiram enxergar além da névoa do *marketing* e da propaganda da Uber, constatando a fraude à ordem jurídica e pan-lesão<sup>246</sup> aos direitos dos trabalhadores e à sociedade como um todo.

Na sequência, apresenta-se um panorama de como caminha a jurisprudência no TRT da 3ª Região. Todos os acórdãos mapeados são no sentido de negar a existência de vínculo de emprego entre o motorista e a Uber, conforme gráfico abaixo.

Na primeira instância, de um total de 64 (sessenta e quatro) processos, 47 (quarenta e sete) estão aguardando audiência ou julgamento, em 17 (dezessete) foram julgados improcedentes os pedidos, e em 2 foi julgado procedente o pedido de reconhecimento da relação de emprego:

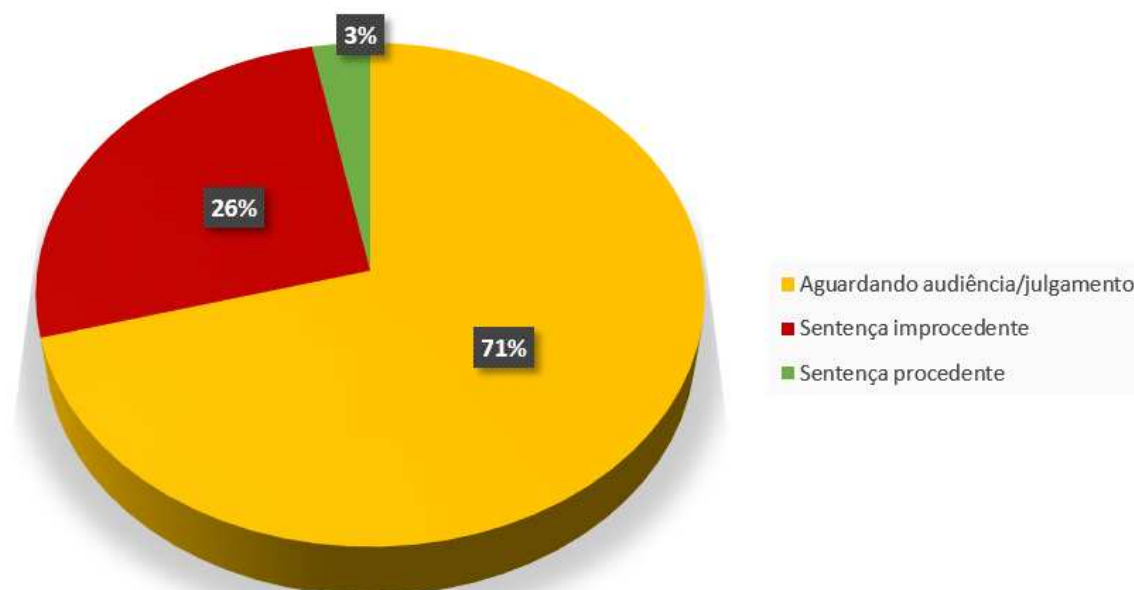
---

<sup>244</sup> Anexo D.

<sup>245</sup> Conforme andamento processual do dia 13.06.2018, último acesso em 20 jun. 2018.

<sup>246</sup> Utilizou-se a expressão "pan-lesão" no sentido de ser uma "super" lesão, uma fraude generalizada aos direitos dos trabalhadores e à sociedade como um todo. Foi escolhido o prefixo "pan" em alusão ao panóptico digital, mencionado no capítulo 2 desta dissertação.

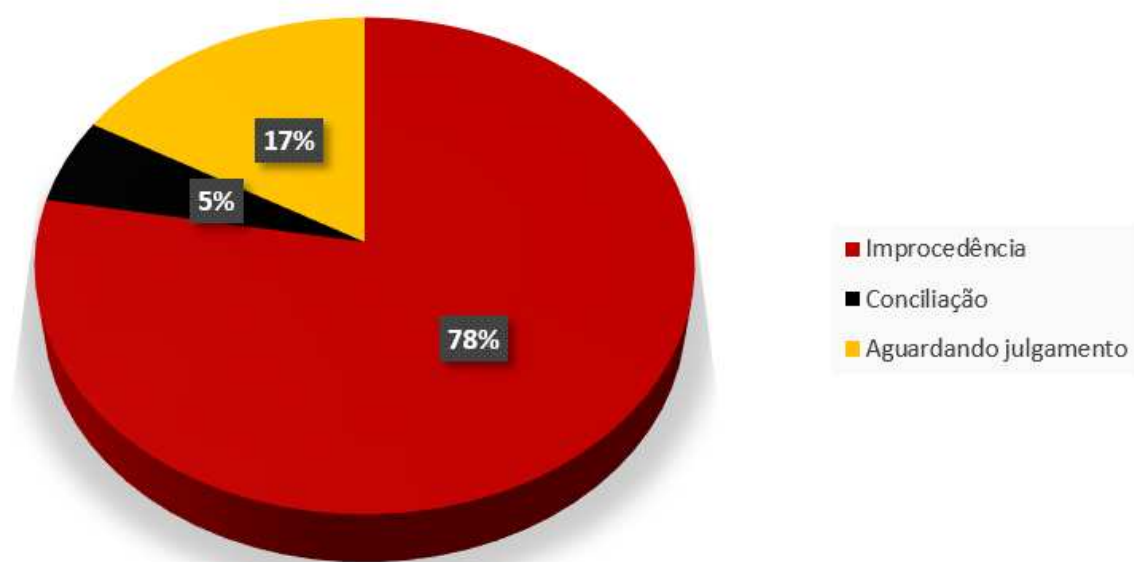
Gráfico 4 – Processos contra a Uber em primeira instância – situação no TRT 3ª Região



Fonte: a autora.

Na segunda instância, acessado o sistema do PJE em 19 de junho de 2018, existiam 03 (três) processos aguardando julgamento, 01 (uma) conciliação e 14 (quatorze) acórdãos julgaram improcedente o pedido de reconhecimento de vínculo:

Gráfico 5 – Processos contra a Uber em segunda instância – situação no TRT 3ª Região



Fonte: a autora.

Uma análise rápida da jurisprudência do Tribunal do Trabalho da 3ª Região revela alguns dos acórdãos que negam o acesso dos motoristas aos direitos

trabalhistas, conforme as ementas citadas na notícia veiculada no seu sítio eletrônico:

EMENTA: VÍNCULO DE EMPREGO. AUSÊNCIA DE REQUISITOS. A BOA-FÉ COMO ELEMENTO ESSENCIAL NAS RELAÇÕES DE TRABALHO. Para caracterizar relação de emprego faz-se necessária a configuração de todos os elementos fático-jurídicos desse instituto, quais sejam: que a prestação de serviço seja realizada por uma pessoa física, com pessoalidade, onerosidade, subordinação jurídica e não eventualidade, conforme disposto nos arts. 2º e 3º da CLT. Ausente um desses requisitos, não há como reconhecer o vínculo empregatício entre o autor e a primeira reclamada neste feito. Aqui há que se invocar outro elemento essencial a qualquer relação jurídica que se estabeleça entre pessoas ou entidades, que tem sido sempre desenhado nos arraias do Direito do Trabalho sob a mistificação de tratar-se de um direito de natureza protetiva: a boa-fé. Enquanto a Justiça do Trabalho, e seus operadores mais proeminentes - juízes, procuradores e advogados -, teimarem em desconhecer a importância do elemento ético-jurídico da boa-fé como um dos basilares da relação trabalhista, ela permanecerá abarrotada de processos e apenas supondo estar a distribuir renda e a fazer justiça social. (TRT da 3.ª Região; PJe: 0011434-14.2017.5.03.0185 (RO); Disponibilização: 08/03/2018; Órgão Julgador: Nona Turma; Relator: João Bosco Pinto Lara).

EMENTA: MOTORISTA CADASTRADO NO APLICATIVO UBER - AUSÊNCIA DE RELAÇÃO DE EMPREGO. -. A finalidade do aplicativo desenvolvido e utilizado pela reclamada é conectar quem necessita da condução com quem fornece o transporte, sem os pressupostos dos artigos 2º e 3º da CLT, em especial a pessoalidade e a subordinação jurídica, o que impede o reconhecimento da relação de emprego. (TRT da 3.ª Região; PJe: 0010795-02.2017.5.03.0183 (RO); Disponibilização: 13/12/2017; DEJT/TRT3/Cad.Jud, Página 978; Órgão Julgador: Quinta Turma; Relator: Convocado Danilo Siqueira de C.Faria).

EMENTA: VÍNCULO DE EMPREGO - MOTORISTA VINCULADO A UBER - AUTONOMIA X SUBORDINAÇÃO. As relações de trabalho contemporâneas, alicerçadas nos inúmeros avanços tecnológicos e diretamente interligadas aos mais modernos dispositivos eletrônicos impõem à Justiça do Trabalho especial cautela na apreciação de pedidos correlacionados ao vínculo de emprego, a fim de se evitar a precarização do instituto, mas sem se descurar que o reconhecimento do liame empregatício ainda impõe o preenchimento dos inarredáveis requisitos legais, sob pena de sua banalização. Nesse passo, a relação havida entre a empresa Uber e os motoristas cadastrados demanda pesquisa acerca dos pressupostos fáticos da relação de emprego e consulta objetiva aos elementos de prova, no sentido de apurar o que de real ocorreu para, ao final, aquilatar se realmente houve tentativa de burla à Lei Trabalhista. E, no caso em exame, tendo o próprio Reclamante revelado, em depoimento pessoal, fatos que demonstram ausência de subordinação, com ampla autonomia no desempenho da atividade laboral, de rigor a improcedência do pedido de reconhecimento de vínculo empregatício. (TRT da 3.ª Região; PJe: 0010586-27.2017.5.03.0185 (RO); Disponibilização: 13/11/2017; DEJT/TRT3/Cad.Jud, Página 464; Órgão Julgador: Terceira Turma; Relator: Convocada Maria Cristina Diniz Caixeta).

EMENTA: VÍNCULO EMPREGATÍCIO. NÃO RECONHECIMENTO. Para o reconhecimento da relação de emprego, é necessária a reunião dos pressupostos específicos que lhe são inerentes, quais sejam, trabalho prestado por pessoa física, oneroso, não eventual, realizado em caráter intuito personae e em situação de subordinação jurídica. No presente caso,

não restou demonstrada a coexistência desses elementos, não havendo como reconhecer o vínculo de emprego entre o autor e a reclamada. (TRT da 3.<sup>a</sup> Região; PJe: 0010064-94.2017.5.03.0186 (RO); Disponibilização: 23/10/2017; Órgão Julgador: Decima Turma; Relator: Lucilde D'Ajuda Lyra de Almeida).

MOTORISTA CADASTRADO EM PLATAFORMA DIGITAL - UBER - RELAÇÃO DE EMPREGO - INEXISTÊNCIA. Ainda que seja notória a dificuldade da legislação trabalhista em regulamentar as novas relações de trabalho que surgem exponencialmente, inclusive pelo incremento e utilização cada vez mais intensa de aparatos tecnológicos que integram o cotidiano dos trabalhadores em suas atividades profissionais, por outro lado não podem ser ignorados os pressupostos consubstanciados nos artigos 2º e 3º da CLT para fins de eventual reconhecimento do vínculo empregatício perante esta Especializada. Seguindo essa premissa, não há como declarar a relação de emprego entre o motorista cadastrado em plataforma digital que propicia a intermediação do serviço de transporte com o passageiro e a empresa que desenvolveu e disponibiliza a referida tecnologia, quando evidenciado pelo contexto probatório a ampla autonomia pelo reclamante no desempenho de sua atividade profissional como motorista, assumindo os riscos da atividade por ele desenvolvida e gerindo o seu cotidiano laboral conforme sua conveniência, pois a ausência do pressuposto legal concernente à subordinação jurídica se apresenta como óbice para a configuração do vínculo empregatício. (TRT da 3.<sup>a</sup> Região; PJe: 0010774-87.2017.5.03.0001 (RO); Disponibilização: 19/12/2017, DEJT/TRT3 /Cad.Jud, Página 1216; Órgão Julgador: Segunda Turma; Relator: Convocada Sabrina de Faria F.Leao)<sup>247</sup>

Tanto no TRT da 1<sup>a</sup> Região como nos demais Tribunais Trabalhistas que fizeram parte da pesquisa, ainda não foi proferido um único acórdão sobre o tema com procedência do pedido de reconhecimento da relação de emprego. Entretanto, ao consultar os processos já arquivados no TRT da 3<sup>a</sup> Região, descobriu-se mais 12 (doze) acordos homologados.

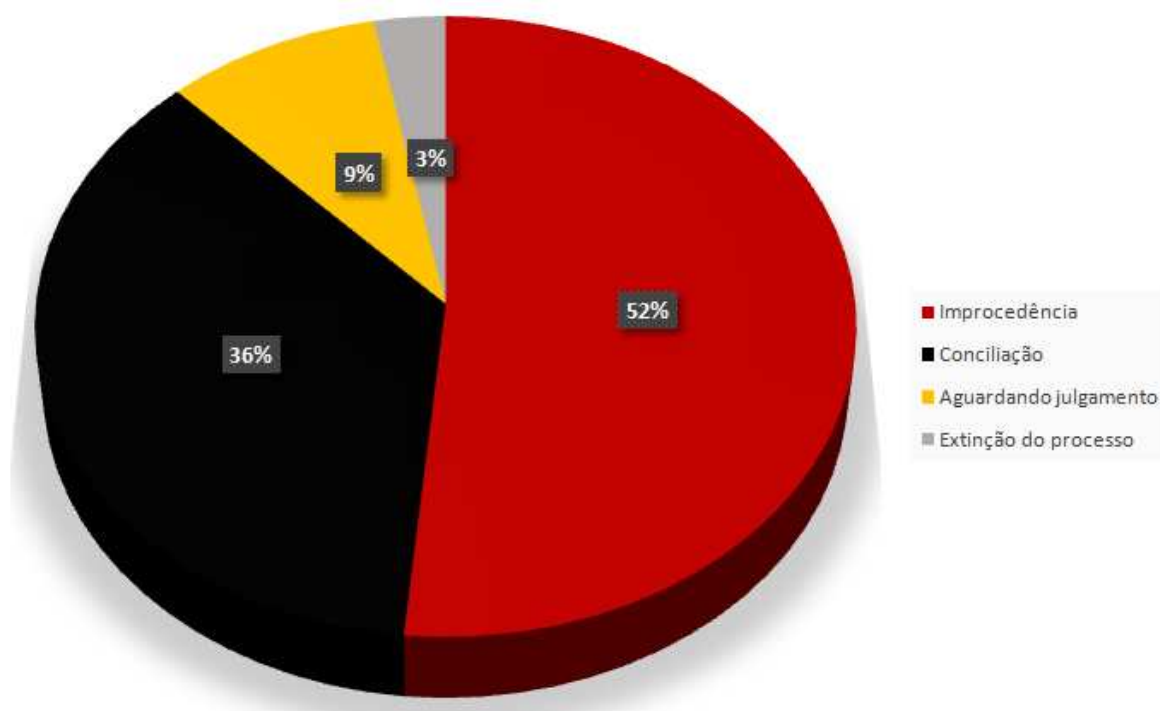
Ressalta-se que no TRT da 3<sup>a</sup> Região foi realizada pesquisa sobre as ações trabalhistas arquivadas, por meio da consulta de processos de terceiros. Assim, foi feita a somatória dos dados obtidos por meio da CEAT (certidão eletrônica de ações trabalhistas) com os levantados na consulta de processos arquivados. Esse cruzamento de informações revelou um dado inesperado: de 18 (dezoito) reclamações trabalhistas arquivadas - de 20.01.2016 a 03.07.2018 - em 11 (onze) delas, foi homologado acordo entre as partes. Assim, somando-se estes 11 (onze) processos já arquivados com o único processo em curso que mostra acordo homologado, chegou-se a um dado revelador, que denota a manipulação das estatísticas contrárias ao reconhecimento da relação de emprego e da própria

---

<sup>247</sup> BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 3<sup>a</sup> Região. Jurisprudência do TRT-MG sobre Uber. Notícias Jurídicas. *TRT 3 Website*, 16 mar. 2018. Disponível em: <<https://portal.trt3.jus.br/internet/conheca-o-trt/comunicacao/noticias-juridicas/jurisprudencia-do-trt-mg-sobre-uber>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

jurisprudência do TRT da 3ª Região. Do total de processos em curso e já finalizados contra a Uber, em 12 (doze) houve pactuação de acordos e, em 14 (quatorze) deles, há acórdãos que negam o vínculo, como se pode constatar no gráfico abaixo:

Gráfico 6 – Processos ativos (consulta CEAT) e arquivados (consulta de terceiros) no TRT 3ª Região



Fonte: a autora.

Da imagem acima se pode concluir que a jurisprudência do Tribunal Mineiro não é uníssona quanto à inexistência de vínculo de emprego entre a Uber e seus motoristas, sendo, na verdade, dividida ou quase "meio-a-meio", considerando a real possibilidade de terem sido proferidos acórdãos de procedência nos processos em que foram homologados os acordos ou, ao menos, a empresa entender que a transação naqueles era oportuna. Indaga-se, diante desse panorama, qual seria, então, a *res dubia* nos processos em que foi pactuada a transação - que não existiu naqueles em que a Uber não ofertou o acordo? Ou será que não é uma questão de *res dubia*, mas sim de mapeamento de órgão julgador e/ou de Relator? Surge, nesse ponto, a indagação de se o próprio Tribunal Regional da 3ª Região também estaria submetido à análise de algoritmos da empresa Uber.

Saliente-se que em 13 (treze), destes 14 (quatorze) processos acima citados - em que foi proferido acórdão negando o pedido de reconhecimento de vínculo de emprego -, foram interpostos recursos de revistas e o Tribunal Regional denegou

seguimento a eles. Destes, apenas tramita perante o C. Tribunal Superior do Trabalho um único Agravo de Instrumento em Recurso de Revista, no processo 0011359-34.2016.5.03.0112, em fase de autuação e distribuição do AIRR, conforme acesso ao sistema do PJE em 03.07.2018.

Oportuno informar que em seis (06) dos 12 (doze) processos acima referidos (em preto no gráfico), foram ofertados acordos pela Uber do Brasil Ltda., contendo cláusulas absolutamente idênticas. Ademais, os acordos foram pactuados quando o processo encontrava-se em fase recursal. Além disso, em tais processos a sentença havia sido de improcedência. Assim, ao ser distribuído o recurso a Turmas que a empresa-ré provavelmente previu um risco de formação de jurisprudência reconhecadora de direitos trabalhistas, a Uber propôs o acordo, mesmo tendo sido a sentença bastante favorável as suas teses.<sup>248</sup>

Todos esses dados que revelam o intuito de manipular a jurisprudência do Tribunal, como será visto, com maior aprofundamento, no capítulo seguinte.

Importante esclarecer que o acesso ao conteúdo desses acordos foi bastante difícil, tendo em vista que, em sua maioria, se tratava de documento sigiloso, fato que causa estranheza, porque os processos trabalhistas são, em regra, públicos. Ademais, não eram hipóteses de sigilo processual. Assim, há uma afronta ao princípio da publicidade e, em especial, ao da transparência, verificando-se uma opacidade nas informações contidas nestes processos envolvendo a Uber e mais uma névoa pairando sob o acesso à justiça, no caso, à jurisdição.

Outro dado que merece destaque é o conteúdo das decisões de improcedência, sentenças e acórdãos, porque reproduzem as falas empresariais, denominadas nesta dissertação simbolicamente de "bandeiras da Uber", e não necessariamente o conteúdo da relação de trabalho que ali estava para ser analisada. Passa-se a comentar alguns trechos.

Nas sentenças proferidas nos processos 0010607-31.2017.503.0111 e 0011607-66.2017.503.0111, da 32ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte/MG, o julgador deixou claro suas impressões pessoais sobre o tema:

Aliás, com a devida venia dos respeitosos argumentos lançados na extensa causa de pedir da petição inicial, esta sistemática característica da dinâmica da prestação de serviços pelos motoristas cadastrados perante a primeira reclamada (e também em outros aplicativos como o Cabify), é de conhecimento do juízo, que não pode desconhecer tal realidade, enquanto

---

<sup>248</sup> Seis destes acordos na íntegra foram disponibilizados aos examinadores no Anexo C.

usuário dos serviços prestados por tais motoristas, tanto aqueles cadastrados perante a reclamada, quanto perante outras empresas gerenciadoras de aplicativos similares. Com efeito, a possibilidade de o motorista cadastrado no aplicativo gerenciado pela primeira reclamada permanecer "off line", nos momentos de sua conveniência, é reconhecida pelos mais diversos prestadores de serviços de tais plataformas, e, embora o reclamante tenha tentado negar o fato, ao menos reconheceu que não havia obrigatoriedade de participar de eventuais "promoções" que entende serem veiculadas pela primeira reclamada. Na realidade, não vejo como configurar o envio de mensagens eletrônicas por parte da primeira reclamada, informando a existência de maior demanda de passageiros em determinada região, em certo momento, como um ato configurador da alegada subordinação jurídica entre as partes, já que não há punição alguma, na hipótese de o motorista cadastrado não atender a tais comunicações.

Com relação ao requisito onerosidade, afirmou o julgador que

[...] observe-se que o reclamante informou que recebia o equivalente a 75% do valor de uma corrida, enquanto a primeira reclamada recebia o valor remanescente de 25%, o que não indica uma remuneração compatível com os moldes de uma relação empregatícia.

E, concluiu, por fim, que

A pretendida aplicação da teoria da subordinação estrutural é afastada por este juízo, já que, consoante já dito, a atividade finalística da primeira reclamada não é a prestação de serviços de transportes, mas sim, a prestação de serviços de tecnologia, a partir do desenvolvimento de software que possibilita o contato imediato entre potenciais passageiros e potenciais motoristas autônomos. Em síntese, entendo que o reclamante, livre e espontaneamente, cadastrou-se perante o aplicativo gerenciado pela reclamada e prestou serviços como motorista autônomo, em regime de parceria com a primeira ré, nem de longe se configurando a alegada relação de emprego entre as partes.

No mesmo sentido, a sentença proferida no processo 0011726-36.2016.5.03.0184, da 46ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte/MG, o julgador também deixou claro suas impressões quanto ao requisito da onerosidade:

O quadro fático descrito acima, acrescido pela constatação que a reclamada retinha apenas 20 a 25% do valor da corrida pago pelo usuário do transporte, aponta para a existência de uma relação civil de parceria entre as partes. O fato concreto, portanto, é que o reclamante recebia de remuneração 80 ou 75% do valor do preço cobrado do usuário pelo serviço de transporte de passageiro. Então, é certo que tão alto percentual de participação no preço do serviço inviabiliza o reconhecimento de relação de emprego entre as partes, já que a reclamada arcaria com os custos do empreendimento e ainda teria que arcar com os encargos sociais e trabalhistas em relação aos serviços prestados pelo autor. Todos os pedidos formulados na inicial não procedem, já que baseiam-se em alegada existência de relação de emprego entre as partes.

Outro ponto que deve ser explorado: o acórdão proferido pela 3ª Turma do TRT/MG, no processo n. 0010570-88.2017.5.03.0180, no qual, por maioria, negaram provimento ao apelo do autor pelos seguintes fundamentos:

Comprovou-se, robustamente, a responsabilidade do reclamante pela manutenção do seu próprio veículo, abastecimento, despesas com telefone celular, todos estes fatos confirmados em juízo pelo autor em seu depoimento e pela prova emprestada.

Na verdade, é nítido que ocorria uma confluência de interesses das partes envolvidas. Vê-se que o objeto social das reclamadas refere-se ao fornecimento de serviços de contatos entre pessoas que necessitam de transporte e pessoas que se dispõem a fazê-lo, sendo certo que o aplicativo Uber serviu como ferramenta tecnológica imprescindível ao cumprimento de tal objetivo, numa clara manifestação do que se convencionou designar de economia compartilhada, em que pessoas comuns oferecem serviços por meio de plataformas "online", acessíveis por "smartphones" ou "tablets". Não há dúvida de que a projeção da plataforma Uber, com ampla divulgação no mercado e aceitação na sociedade, potencializou o contato do reclamante com inúmeros usuários.

Por isso mesmo, deve ser afastada a tese de existência de subordinação estrutural, porque as reclamadas se caracterizam como plataforma digital, que objetiva interligar motoristas cadastrados aos usuários de transporte e não empresa de transporte, propriamente.

No caso específico desse acórdão, o Desembargador Presidente Milton Vasques Thibau de Almeida ficou vencido, pois daria provimento ao recurso para reconhecer a existência de relação jurídica de emprego entre as partes. Colaciona-se abaixo o inteiro teor do voto vencido por ele proferido, uma vez que a análise dos elementos fático-jurídicos da relação de emprego foi percuciente:

#### VOTO DIVERGENTE DO TERCEIRO VOTANTE

Peço *venia* à Exma. Desembargadora Relatora para divergir do seu voto, posto que está desprovido de sustentação fática, e caminha no sentido oposto da evolução da jurisprudência dos Tribunais do Trabalho, notadamente aqueles que possuem jurisdição sobre países mais avançados do Primeiro Mundo.

1. Da ausência de suporte fático para o voto da Exma. Relatora.

Falta suporte fático para o voto da Exma. Relatora, eis que a prova que foi produzida de forma irregular nos autos não autoriza a conclusão a que chegou.

1.2. Do depoimento emprestado da testemunha Pedro Pacce Prochno, Gerente de Comunicação da Reclamada.

O testemunho de Pedro Pacce Prochno, além de suspeito nada esclarece a respeito do trabalho prestado pelo reclamante, uma vez que não trabalharam na mesma localidade e nem cumpriram a mesma função, pois a referida testemunha não era motorista Uber, mas um Gerente de Comunicação.

Suspeição é questão de ordem pública, pois não podem depor como testemunha as pessoas suspeitas (artigo 447, *caput*, do CPC de 2015), como é o caso da pessoa que tem interesse no litígio (artigo 447, § 3º, inciso II, do mesmo CPC de 2015), por ser empregado não apenas exercente do cargo de confiança de Gerente, mas um profissional de Comunicações, cuja atividade profissional consiste em dizer, divulgar e sustentar publicamente os interesses do seu empregador.

Não obstante, Pedro Pace Prochno foi inquirido como testemunha a rogo da reclamada recorrente, no processo 1001906-63.2016.5.02.0067, perante a 67a. Vara do Trabalho de São Paulo-SP, em 11/07/2017, conforme ID c5db7a8, emergindo do seu depoimento que:

a) não trabalhou para a reclamada como motorista;

b) não trabalhou com reclamante;

c) sequer trabalhou na localidade de Belo Horizonte-MG.

Desta forma, o voto da Exma. Desembargadora Relatora incorre no equívoco de referendar uma sentença prolatada como base num mero quadro fato hipotético, diante do depoimento lacônico e suspeito prestado pela testemunha Pedro Pacce Prochno, que não trabalhou com o reclamante, portanto nada tendo esclarecido sobre a matéria fática relativa à sua vivência profissional do reclamante, e nem mesmo sobre a sua própria vivência profissional, que não se equipara aos fatos que deveriam ter sido perquiridos na instrução processual da presente lide.

1.2. Da indevida utilização de um depoimento pessoal como prova testemunhal - *Error in procedendo* e *error in judicando* - Nulidade do voto da Exma. Desembargadora Relatora.

A prova emprestada não tem o condão de transformar um depoimento pessoal em depoimento de testemunha, estando equivocada o voto da Exma. Relatora quando utiliza o depoimento pessoal prestado pelo reclamante Marcos Antônio de Assis, no processo 0010064-94.2017.03.0186, perante a MM. 48a. Vara do Trabalho de Belo Horizonte, como prova testemunhal.

As garantias constitucionais do processo (art. 5º, incisos LV e LIV, da CRFB/88) não admitem que um depoimento pessoal seja transformado em inquirição de testemunha, senão com violação à literal disposição dos artigos 385 a 388 da lei federal nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil), posto que o objetivo de um depoimento pessoal é o esclarecimento de fatos pertinentes à vida do depoente, e não de fatos relativos a uma lide de terceiros, sendo, portanto, flagrante o *error in procedendo*, que redundando em *error in judicando*, com manifesto prejuízo da parte contra o qual foi utilizado, no caso o recorrente, o que conduz à nulidade do processo (artigo 794 da CLT).

2. Da configuração dos elementos característicos da relação de emprego.

Diversamente do que afirma a fundamentação da r. sentença recorrida, e o voto da Exma. Relatora, estão presentes os elementos característicos da relação de emprego na presente lide.

2.1. Da pessoalidade.

É fato incontroverso que o reclamante recorrente, pessoa física, prestou serviços para a reclamada Uber como motorista, não prosperando a invocação da figura de "investidor", posto que os serviços de transporte de passageiros não é atividade de investimento financeiro, e para tanto a Súmula nº 331, item I, do TST, veda a *merchandage*, conforme compromissos internacionais assumidos pelo Governo brasileiro junto à comunidade internacional.

Na essência, tanto a r. sentença recorrida como o voto da Exma. Relatora decidiram fora dos limites da lide, se valendo de fundamentação surpresa, com violação do preceito do artigo 10 do CPC de 2015, relativamente a essa suposta intermediação de um "investidor", o que tornam nulas ambas as decisões, de primeira e de segunda instância.

Nos limites da contestação, a reclamada admite que o reclamante sempre trabalhou para ela como "motorista parceiro".

2.2. Da não-eventualidade.

É fato incontroverso nos autos que a relação jurídica estabelecida entre as partes não era eventual, tanto assim é que havia entre eles obrigações de natureza contratual, embora se questione nos autos a natureza jurídica desse vínculo jurídico contratual, que perdurou entre as partes de 20/12/2016 a 07/07/2017, segundo os fatos expostos na petição inicial, e admitidos no item IV da contestação da reclamada (sétima lauda, *in fine*).

### 2.3. Da onerosidade.

Também é fato incontroverso nos autos que a relação jurídica estabelecida entre as partes era onerosa, ficando uma parte das tarifas das corridas com o motorista, e outra parte com a reclamada, muito embora na contestação a reclamada queira convencer o Poder Judiciário no sentido de que era o reclamante que lhe pagava pelo uso do aplicativo.

### 2.4. Da subordinação.

É evidente que o mundo caminha para adiante e que as novas tecnologias têm impactado o mundo do trabalho, mas não de forma a revogar a legislação trabalhista, ou permitir que ela seja derogada por regulamentos privados. Mesmo a doutrina econômica neoliberal minimalista pregada pelo Exmo. Desembargador Revisor prega apenas a redução da intervenção do Estado na regulamentação do trabalho, e não um total absentismo do Estado, caso contrário estaríamos a assistir pelo mundo afora uma tendência de total revogação das leis trabalhistas, e não meramente à sua reforma.

Tal como a modernização dissolveu a estrutura feudal no séc. XIX e produziu a sociedade industrial, a modernização hoje está a dissolver a sociedade industrial tal como ela foi estruturada até à sua segunda fase, para dar lugar a outra modernidade, balanceando entre continuidade, rutura e incerteza, não obstante o Direito do Trabalho acompanha essas alterações mantendo a realidade dentro do seu campo normativo (ROXO, Manuel M. *Nota Editorial*. "Trabalho Sem Fronteiras?". Coimbra. Edições Almedina. 2017. p. 10).

Nenhum país que tenha implementado recentemente a reforma das suas leis trabalhistas (como é o caso do Brasil) reconheceu a prerrogativa de as empresas revogarem as normas jurídicas estatais de proteção do trabalhador, pela via da mera utilização do seu poder regulamentar.

A coexistência harmônica entre as estruturas sociais e as estruturas econômicas depende de uma intervenção estatal reguladora das condições mínimas de celebração e de validade dos contratos de trabalho entre as partes contratantes, e, como tal, os elementos de definição da figura de empregado dispostas no artigo 2º, *caput*, da CLT, dentre os quais emerge sobremodo o elemento estruturante da subordinação.

#### 2.4.1. A subordinação reticular aplicável ao presente caso concreto.

São várias as teorias que justificam a relação de emprego, todas elas explicando, ou tentando explicar o fenómeno da subordinação existente entre o empregado e o empregador, como transcendência aos regimes da escravidão ou da servidão.

Se o que ocorre nas relações trabalhistas entre a reclamada e o reclamante não for um retorno à servidão, porque, conforme explica BRONISLAW GEREMEK (*A Piedade e a Força*; História da Miséria e da Caridade na Europa. Lisboa: Terramar. 1985), o que prendia o servo à gleba é que ao senhor feudal não interessava que as suas terras ficassem sem cultivo (porque recebia 50% da produção), e porque os seus exércitos eram constituídos a custo zero, já que os servos eram obrigados a ter as suas próprias armas e o cavalo, com os quais tinham que se apresentar para a prestação anual do serviço militar.

O suposto comissionamento elevado que o voto da Exma. Relatora entende como vantajoso para o reclamante, na verdade só é vantajoso para a reclamada, e assim como ocorrida na servidão, o reclamante é que tinha que arcar com as despesas de aquisição e de manutenção do veículo que era essencial para o atingimento dos objetivos empresariais da reclamada.

Como explica MANOEL ALONSO OLEA, a distinção do trabalho por conta própria daquele por conta alheia está fundamentalmente na circunstância de que os resultados são atribuídos a quem executou o trabalho ou a uma terceira pessoa, sendo que a prestação de trabalho para outro no sentido jurídico se explica pela expressão "alteridade" (LEME, Ana Carolina Reis Paes. *El Caso Uber Bajo la Perspectiva del Derecho del Trabajo Post Material*. "Direito Material e Processual do Trabalho; V Congresso Latino-

Americano de Direito Material e Processual do Trabalho". São Paulo. Editora LTR. 2017. p. 215/216).

Conforme explica JOSÉ EDUARDO DE RESENDE CHAVES JR., no início do século XXI o conceito de subordinação recebeu um *update*, com o surgimento do entendimento jurisprudencial da denominada subordinação estrutural-reticular, que trouxe um avanço significativo para a adequação das noções de alteridade e de dependência econômica a uma nova realidade de flexibilidade extrema da produção, e que a idéia de "rede" atribui um efeito reticular à subordinação (LEME, 2017. p. 215).

2.4.2. A subordinação evidenciada pela submissão a um conjunto de regras de conduta enquanto em serviço ("on duty").

A empresa reclamada, no exercício do seu poder diretivo, instituiu um regime de trabalho com regulamentação própria editada no exercício dos seus poderes regulamentar e disciplinar (artigo 2º, *caput*, da CLT), com disciplinamento próprio sobre a conduta que o motorista deve seguir enquanto em serviço, o que incompatível com um suposto trabalho autônomo.

A r. sentença recorrida estabeleceu uma distinção entre *orientações* e *determinações*, mas aplicou mal esses conceitos no julgamento do presente caso concreto, posto que as orientações sobre o modo de se comportar durante a prestação de serviços, de conformidade com regras previamente determinadas pelo regulamento de empresa configuram a subordinação jurídica ao seu cumprimento, como emana de um princípio jurídico multimilenar: o do *pacta sunt servanda*. O *pacta sunt servanda* obriga o contratante ao cumprimento das obrigações assumidas no contrato, mas se esse contrato contém um adendo regulamentar e disciplinar, ele não é um contrato bilateral típico do Direito Civil, e sim um contrato de trabalho típico, que submete o empregado aos "Códigos de Conduta" do empregador.

A submissão do trabalhador a um regime de regras de conduta em serviço tipifica a subordinação empregatícia, conforme entendimento jurisprudencial e doutrinário no Direito Comparado, que se aplica como fonte subsidiária do Direito do Trabalho brasileiro (artigo 8º, *caput*, da CLT)

Segundo a jurisprudência inglesa, a empresa Uber instituiu um regime de trabalho próprio, através de um contrato de adesão, cujas cláusulas dispõem sobre o relacionamento entre os motoristas e os passageiros, entre estes e a empresa, e entre os motoristas e a empresa, criando para os motoristas um conjunto de regras de conduta enquanto em serviço ("on duty"), conforme foi destacado na fundamentação da sentença prolatada pelo TRIBUNAL DO EMPREGO DO REINO UNIDO (*United Kingdom Employment Tribunal*), confirmada pelo julgamento do TRIBUNAL DE APELAÇÃO DO EMPREGO DO REINO UNIDO (*United Kingdom Employment Appeal Tribunal*), em 10 de novembro de 2017, no julgamento da Apelação nº UKEAT/0056/17/DA, pois existem obrigações entre os motoristas Uber que têm que aceitar as viagens oferecidas pela Uber London Ltd., não podendo cancelar viagens já aceitas, existindo um potencial de penalidades para os casos de recusas de viagens, sendo exigido dos motoristas mais do que a permanência no território relevante, com o aplicativo ligado, dele também sendo exigido que esteja pronto e apto para aceitar chamada. Tais decisões judiciais deram enquadramento jurídico da relação de trabalho entre os motoristas e a Uber London Ltd. nas regulamentações do *worker status* definido na *section 230(3)(b)* da *Employment Rights Act 1996* (ERA), das *regulations 2(1)* e *36(1)* da *Working Time Regulations 1998* (WTR), e da *section 54(3)* da *National Minimum Wage Act 1998* (NMWA) (UNITED KINGDOM EMPLOYMENT APPEAL TRIBUNAL. *Uber B.V. and Others v Mr Y Aslam and Others: UKEAT/0056/17/DA*. [https://www.gov.uk/employment-appeal-tribunal-decisions?keywords=UKEAT+0056+17+DA&tribunal\\_decision\\_categories%5B%5D+employment-agencies-act-1973&tribunal-decision-dec...](https://www.gov.uk/employment-appeal-tribunal-decisions?keywords=UKEAT+0056+17+DA&tribunal_decision_categories%5B%5D+employment-agencies-act-1973&tribunal-decision-dec...) Acesso em 29 nov.2017).

#### 2.4.5. A fiscalização da prestação dos serviços e a adesão impositiva ao "UBER POOL".

Que autonomia da vontade é essa que impõe ao trabalhador a sua adesão ao sistema "Uber Pool"? Uma adesão que não seja espontânea e a respeito da qual o trabalhador esteja obrigado a consentir revela, *quantum satis*, uma subordinação empregatícia.

O sistema Uber seduz, porque vende um sonho de um trabalho autônomo, com liberdade, que não tem burocracia na hora de pagar, porque o chofer recebe na semana seguinte. Mas no julgamento do caso DOUGLAS O'CONNOR v. UBER TECHNOLOGIES, pela CORTE DISTRITAL DA CALIFÓRNIA, a decisão preliminar da Comissão do Trabalho expressamente reconheceu que os condutores proporcionam um serviço indispensável para a Uber, e que a empresa não poderia sobreviver sem eles, que potencialmente são fiscalizados a todo momento, que recebem pautas de serviço, podem ser suspensos do sistema em razão de baixa avaliação por parte dos clientes e também são descredenciados se não aceitarem as novas condições, como, por exemplo, a adesão impositiva ao "UBER POOL" (LEME, Ana Carolina Reis Paes. *El Caso Uber Bajo la Perspectiva del Derecho del Trabajo Post Material*. "Direito Material e Processual do Trabalho; V Congresso Latino-Americano de Direito Material e Processual do Trabalho". São Paulo. Editora LTR. 2017. p. 215/216).

#### 2.4.6. A intermediação na prestação de serviços.

A despeito da má aplicação da *ficta confessio* ao reclamante, a reclamada confessa judicialmente por escrito, inclusive nas razões do seu recurso adesivo, que havia uma intermediação na prestação de serviços, que é incompatível com a tese de trabalho autônomo.

Diversamente do que pretende fazer crer a reclamada, ela é uma empresa de transporte de passageiros, como restou definido recentemente, em 20 de dezembro de 2017, pelo TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPÉIA, no processo C-434/2015, tendo como parte autora a Associação Profissional de Motoristas de Táxi de Barcelona e como parte ré a mesma reclamada Uber, determinando-lhe operar como empresa de transporte, pagando licenças e benefícios trabalhistas aos seus motoristas para poder atuar no Bloco Europeu (Disponível em <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=199626&mode=req&pageIndex=400&dir=&occ=first&part=1&text=&doclang=PT&cid=416082> Acesso em 06 mar.2018).

#### 3. Conclusão do voto divergente.

Portanto, estão presentes no presente caso concreto todos os elementos característicos da relação de emprego definidos no artigo 3º, *caput*, da CLT (pessoalidade, onerosidade, não-eventualidade e subordinação), pelo que dou provimento ao recurso ordinário interposto pelo reclamante para, em reformando a r. sentença recorrida, reconhecer a existência da relação jurídica de emprego entre as partes, e determinar o retorno dos autos à primeira instância, a fim de que sejam apreciados e julgados os demais pedidos formulados na petição inicial.

Portanto, o que se pode concluir, nesse ponto, é que a situação neo-fordista de exploração continua escondida sob a espessa neblina que, além de anuviar a vista dos motoristas quanto aos seus próprios direitos, também atinge a percepção dos fatos pelos próprios operadores de direito. O acesso individual dos motoristas à Justiça não lhes garantiu, até o presente momento, o reconhecimento de direitos trabalhistas de uma forma recorrente, e inclusiva. Chega-se à conclusão que o Estado-Juiz não conseguiu perceber a exploração irresponsável que a Uber faz do trabalho humano.

O Poder Judiciário, em sua missão de desenvolvimento da cultura voltada à paz social, ao julgar, deveria se atentar para o fato de que milhares de motoristas estão diariamente à disposição de uma poderosa organização econômica. Tais motoristas à disposição criam a demanda e/ou oferta e servem, portanto, a essa organização produtiva que objetiva o lucro, sendo que a Uber não se responsabiliza pelos seres humanos que compõem a sua estrutura essencial.

Os magistrados são, muitas vezes, usuários dos serviços da empresa Uber. Na condição de consumidores são bombardeados e alvo da publicidade e das propagandas da Uber, como todos os demais. Assim, acabam por reproduzir nas sentenças e nos acórdãos, como nos arestos acima colacionados, os *slogans* e a linguagem difundidos pelo *marketing* da empresa. Com efeito, as decisões judiciais reproduzem as ideias de liberdade e autonomia, com as expressões-chave usadas pela Uber, como, por exemplo, que a Uber não seria uma empresa de transporte e sim mero agente de conexão entre o motorista e o usuário e de que a relação jurídica seria de uma efetiva parceria, e não fraude aos direitos trabalhistas (artigo 9º da CLT).

No capítulo seguinte, serão apontados os possíveis motivos pelos quais não há um acórdão sequer reconhecendo o vínculo de emprego no Brasil e os diversos obstáculos que inviabilizam o acesso à Justiça dos motoristas da Uber pela via dos direitos. Como se pode notar, um e outro motorista já pararam de conduzir sob a neblina e abriram os olhos. Pouco adianta, já que a grande multidão de condutores continua a dirigir sob a névoa digital, apartados do reconhecimento básico de seus direitos. Ainda não podem enxergar as placas de sinalização e/ou advertência espalhadas pelo caminho: Buracos na pista (Atente-se para os seus direitos!), Estrada sinuosa (Cuidado com o jogo de palavras!), Perigo à frente (Você está sendo manipulado!). Entretanto, caso todos liguem juntos os faróis, em uma ação coletiva, é possível alterar a situação atual.

#### 4 ACESSO À JUSTIÇA: “A DIREÇÃO”

O acesso à Justiça é a via de direitos, mas ela está congestionada, como demonstrado no capítulo anterior. Antes de apontar os diversos obstáculos que inviabilizam o acesso à Justiça dos motoristas da Uber pela via dos direitos, é oportuno fazer uma rápida digressão histórica sobre o tema do acesso à justiça, pois traduz uma concepção que já foi ressignificada diversas vezes e aqui assume-se um significado ampliado.

Mauro Cappelletti e Bryant Garth desenvolveram uma pesquisa, na década de 1970. É o chamado Projeto Florença, que envolveu o estudo comparado acerca do acesso à justiça em diversos países. Identificaram as principais barreiras e dificuldades de acesso e idealizaram as amplamente conhecidas “ondas renovatórias”, a fim de proporcionar a todos os segmentos sociais a devida acessibilidade à justiça. Os obstáculos ao acesso à justiça, segundo os autores, envolviam custas processuais, gasto econômico com deslocamento, tempo despendido fora do trabalho, além da representatividade dos direitos coletivos nos sistemas judiciais, bem como o formalismo exacerbado nos procedimentos.<sup>249</sup>

As denominadas “ondas renovatórias” fizeram com que fossem implementadas, nos sistemas jurídicos, soluções, como por exemplo, a assistência jurídica e judiciária gratuita e a representação adequada dos direitos e interesses transindividuais, como os difusos, coletivos e individuais homogêneos, com a adaptação dos procedimentos processuais para o recebimento de demandas envolvendo esses temas. Além disso, propiciaram a criação de órgãos especializados para a defesa dos direitos metaindividuais, como o Ministério Público, e apresentaram também a necessidade de um novo enfoque para a questão do acesso à justiça, voltada a ampliação de métodos e formas para solução dos conflitos.

Na década de 1990, Kim Economides propôs um complemento ao trabalho de Cappelletti e Garth, concebendo a existência de uma quarta onda<sup>250</sup>, que se refere à formação e atuação adequada dos profissionais do Direito como pré-requisito para a

---

<sup>249</sup> CAPPELLETTI, Mauro; GARTH, Bryant. *Acesso à justiça*. Trad. Ellen Gracie Northfleet. Porto Alegre: Fabris, 1988. p. 30.

<sup>250</sup> Em relação ao papel da educação para o acesso à justiça, cf.: ORSINI, Adriana Goulart de Sena; COSTA, Anelice Teixeira. Educação para o acesso à justiça: a transformação dos paradigmas de solução de conflitos. *Revista da Faculdade de Direito da UFMG*, Belo Horizonte, n. 69, p. 23-43, jul./dez. 2016.

mudança de mentalidade sobre o acesso à justiça, pois “o acesso dos cidadãos à justiça é inútil sem o acesso dos operadores do direito à justiça”<sup>251</sup>.

A teoria do acesso à justiça ganhou nova complementação, dessa vez proposta por Leonardo Avritzer, Marjorie Marona e Vanderson Carneiro, que construíram o conceito de um “acesso à justiça pela via dos direitos”<sup>252</sup>. De acordo com essa concepção, o acesso à justiça engloba duas dimensões. A primeira delas se refere à garantia de efetividade dos direitos, que envolve três pressupostos: i) informação acerca dos direitos; ii) conhecimento que permita o recurso a uma instância ou entidade capaz de resolver eventuais conflitos; iii) efetiva reparação de injustiça ou desigualdade ocasionada pela violação de um direito. A segunda dimensão diz respeito à possibilidade de participação na configuração do próprio direito, o que envolve a criação e o reconhecimento de novas categorias de direito.

Adotando-se o conceito de acesso à justiça pela via dos direitos, sob a ótica da efetividade, a justiça será atingida quando indivíduos e grupos lesados tiverem a consciência e a oportunidade de conhecer e reivindicar os seus direitos satisfatoriamente. Pressupõe, assim, políticas no âmbito da informação, educação e divulgação de conhecimento jurídicos, que visem a capacitar os cidadãos e as comunidades para, por si mesmos, perante uma situação de desrespeito, violação, exclusão, ofensa ou privação de direitos, a reconheçam como tal <sup>253</sup> e tenham conhecimento e capacidade para, querendo, reivindicá-los.

Os autores enfrentam, ainda, o debate, de cunho mais qualitativo, acerca de “qual justiça se quer acessar”. Afirmam que o Poder Judiciário exerce papel significativo na conformação do escopo e do sentido do direito, ao solucionar os conflitos com o recurso primeiro à ordem jurídica estatal. Além disso, ressaltam que a instância judiciária é primordial para a efetivação dos direitos. Contudo, alertam para o fato de que a eficiência dos tribunais não está apenas na sua capacidade de dar respostas aos litígios que processam, mas na sua capacidade de dar respostas justas.<sup>254</sup>

---

<sup>251</sup> ECONOMIDES, Kim. Lendo as ondas do Movimento de Acesso à Justiça: epistemologia versus metodologia? In: PANDOLFI, Dulce et al. (Org.). *Cidadania, justiça e violência*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1999. p. 62.

<sup>252</sup> AVRITZER, Leonardo; MARONA, Marjorie; GOMES, Lilian (Coord.). *Cartografia da justiça no Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 29.

<sup>253</sup> AVRITZER, Leonardo; MARONA, Marjorie; GOMES, Lilian (Coord.). *Cartografia da justiça no Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 20.

<sup>254</sup> AVRITZER, Leonardo; MARONA, Marjorie; GOMES, Lilian (Coord.). *Cartografia da justiça no Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 19.

Nesse sentido, como apontado no capítulo anterior, a desarticulação linguística promovida por estratégias de *marketing* da Uber acabam por deturpar a informação que chega até os cidadãos, incluindo-se aqui tanto os operadores do Direito, quanto os trabalhadores, dificultando o seu acesso à justiça pela via dos direitos. Prova disso é o baixo número de demandas judicializadas frente ao alto número de motoristas ativos na plataforma, que dirigem a serviço da Uber, conforme os dados apresentados.

Como decorrência dessa desarticulação linguística, o fracionamento das informações no campo público impede a formação de uma consciência coletiva acerca das violações e de providências que deveriam ser tomadas. Ao contrário, por ser um serviço que promete ser barato, rápido, informal, inteligente e tecnológico, sem qualquer responsabilidade com a pessoa que dirige e o veículo utilizado na viagem, a população acaba aderindo ao aplicativo.

Partindo do pressuposto de que a norma que disciplina o trabalho subordinado – ou prestado com alienidade ou sob a sujeição da dependência – existe, são os artigos 2º, 3º e 6º, parágrafo único da Consolidação da Leis do Trabalho; considerando que houve investigação ministerial e há provas do efetivo controle virtual do trabalho dos motoristas; tendo em conta que a fraude à ordem jurídica está comprovada, porém, o Ministério Público não ajuizou a ação civil pública; levando-se em conta que o Judiciário se mostra resistente ao reconhecimento do vínculo empregatício; aponta-se, sem pretender o esgotamento da questão, que o problema dos motorista da Uber é uma questão de acesso à justiça pela via dos direitos, como já explicitado. Não se trata, portanto, de ausência de regulamentação trabalhista do contrato pactuado entre motoristas e empresa-nuvem.

A via de acesso, contudo, encontra-se congestionada. Dentro de seus automóveis, motoristas da Uber se distraem com avisos luminosos cheios de dizeres sedutores, criativos, contemporâneos, criados de forma astuciosa pela equipe de *marketing*, e articulações linguísticas inerentes ao mundo eletrônico. Tais jogos de palavras também atraem a atenção dos usuários, dentre os quais se incluem também os operadores da justiça. Com isso, a via de acesso aos direitos não flui como poderia fluir.

É preciso compreender, a partir disso, a “causa das causas”<sup>255</sup> do problema do acesso à Justiça desses trabalhadores, que dirigem a mando da Uber, pois se trata de um problema complexo. Como avisa a placa sob a neblina, a estrada é sinuosa. Um dos fatores a serem levados em consideração é que o algoritmo da Uber, que calcula o preço da viagem sopesa a quantidade de oferta, representada pelo número de motoristas ativos em determinado momento e região, criando, assim, uma espécie de leilão do menor preço.<sup>256</sup> Portanto, já é possível imaginar que quanto maior o número de motoristas em uma determinada região, menor será o preço da corrida, o que é uma injustiça social com umas das partes da equação, parte esta denominada de “parceiro”.

O fator ambiental, a crise econômica que o Brasil tem enfrentado nos últimos anos, data que coincide com o início das operações da Uber no país, em maio de 2014, provavelmente, foi determinante para a adesão de muitos motoristas a essa suposta parceria. Pode-se indagar que talvez tenha sido esse fator ambiental, aliado ao *marketing* agressivo analisado no primeiro capítulo, somado ainda à inércia das instituições brasileiras, o “ponto da virada” para que a Uber, a uberização, o modelo uberizado ou uberista, virasse uma epidemia em território brasileiro.<sup>257</sup>

Será importante, neste ponto, entender o perfil dos motoristas da Uber, comparando a sua força e voz frente ao poderio econômico da gigante empresa, com atuação quase que em todos os países. A Uber está presente em mais de 600 cidades no mundo, mais de 100 cidades no Brasil e 65 países do planeta. Segundo dados obtidos no seu sítio eletrônico, possui 18.000 “funcionários” e mais de 3

---

<sup>255</sup> Valendo-se da geografia, da botânica, da zoologia, da arqueologia e da epidemiologia, Jared Diamond, em sua rica obra sobre o destino das sociedades humanas, conclui que a história seguiu determinados rumos para diferentes povos devido às diferenças entre ambientes e ensina que “não podemos nos contentar em identificar as causas próximas; precisamos buscar as causas últimas”. Prossegue afirmando: “em outras palavras, precisamos investigar as origens das boas instituições. Não podemos aceitá-las como fatores que surgem aleatoriamente no céu de alguns países, mas não no de outros. Para entender as origens das instituições boas, precisamos pesquisar as profundas origens históricas das instituições complexas, boas ou ruins, em qualquer sociedade humana.” (DIAMOND, Jared M. *Armas, germes e aço: os destinos das sociedades humanas*. 19. ed. Rio de Janeiro: Record, 2017. p. 435).

<sup>256</sup> Cf. o conceito de “subasta a la bajo”, de TODOLÌ SIGNES, Adrián. *El trabajo en la era de la economía colaborativa*. Valência: Tirant lo blanch, 2017.

<sup>257</sup> Com toda a sua experiência como colunista do jornal *The New Yorker* e repórter das editoriais de negócios e ciências do *Washington Post*, Malcolm Gladwell faz uma análise profunda das epidemias sociais. Afirma que: “a melhor maneira de compreender o surgimento das tendências da moda, o fluxo e o refluxo das ondas dos crimes, assim como a transformação de livros conhecidos em best-sellers, o aumento do consumo de cigarros por adolescentes, os fenômenos da propaganda boca-a-boca ou qualquer outra mudança misteriosa que marque o dia-a-dia [como a UBER], é pensar em todas elas como epidemias. Ideias, produtos, mensagens e comportamentos se espalham como vírus. (GLADWELL, Malcolm. *O ponto da virada*. Rio de Janeiro: Sextante, 2009. p. 13).

milhões de motoristas “parceiros” no mundo, sendo mais de 500 mil somente no Brasil.<sup>258</sup> A companhia de capital fechado está avaliada em aproximadamente 65 bilhões de dólares<sup>259</sup>. Tom Slee explica que a expansão da Uber foi comandada por uma “sucessão de aporte de capitais de risco sem precedentes”, porque:

[...] em agosto de 2015, a companhia havia angariado US\$ 7 bilhões, mais do que a soma de todas as outras empresas da Economia do Compartilhamento na América do Norte. Em abril de 2017, o número havia subido a US\$ 11 bilhões, incluindo o financiamento de dívidas. O dinheiro vem da alta casta das firmas de capitais de risco do Vale do Silício, como a Google Ventures, a Goldman Sachs, a Qatar Investment Authority, o Fundo de Investimento Público da Arábia Saudita, a empresa chinesa de internet Baidu e o CEO da Amazon, Jeff Bezos.<sup>260</sup>

O autor ressaltou que, enquanto escrevia o livro “*Whats` s yours is mine: against the sharing economy*”<sup>261</sup>, a Uber ainda era propriedade privada, ou seja, não é uma sociedade anônima com capital negociado em bolsa de valores, mas os investimentos correspondem a uma capitalização de US\$ 70 bilhões: “mais valiosa que a soma das três líderes no negócio de aluguel de carros - Hertz, Avis e Enterprise -, que a Ford e General Motors”.

Assim, não há dúvida de que possui capacidade econômica elevada para impedir a formação de jurisprudência desfavorável aos seus interesses, mediante o uso da advocacia estratégica, inclusive propondo acordos nos processos em que corre o risco de, eventualmente, ver uma relação de emprego reconhecida judicialmente. Sob esse ângulo, afirma-se que as demandas atomizadas, as ações individuais, não conseguem garantir efetivo acesso à Justiça e a direitos. Tal fato ocorre não somente em razão do perfil dos motoristas da Uber, das apuradas técnicas de *marketing* e da advocacia estratégica adotada para impedir a formação de jurisprudência que lhes reconheça a condição de empregado. Acontece também em virtude da falta ou insuficiente aporte científico e teórico dos operadores do Direito seja para atuar seja para julgar os novos conflitos decorrentes da economia do compartilhamento.

<sup>258</sup> PROCHNO, Pedro. Fatos e Dados sobre a Uber. *Uber Newsroom Website*, 12 abr. 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>259</sup> MELO, Luísa. Após aporte de US\$2,1 bi, Uber já vale mais que Ford ou GM. *Revista Exame Website*, 1º jun. 2016. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/negocios/com-aporte-de-us-2-1-bi-uber-ja-vale-mais-que-ford-ou-gm/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>260</sup> SLEE, Tom. *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*. Tradução de João Peres; notas da edição de Tadeu Breda. São Paulo: Elefante, 2017. p. 101.

<sup>261</sup> Título em inglês de: SLEE, Tom. *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*. Tradução de João Peres; notas da edição de Tadeu Breda. São Paulo: Elefante, 2017.

#### 4.1 O perfil dos motoristas e o uso da advocacia estratégica como meio de impedir a formação de jurisprudência reconhecedora do vínculo de emprego

Fernanda e João, casal Uber

O casal simpático reveza o volante, para ficar a maior quantidade de horas possível na rua. Antes, rodavam com um Honda Civic, que foi trocado por um Spacefox, que consome muito menos, quase metade. Fernanda roda cerca de 48 horas por semana, focando mais nos sábados e domingos. Além disso, trabalha em tempo integral no setor administrativo de um escritório de arquitetura. Se somar as duas jornadas, trabalha 88 horas por semana (sim, é isso mesmo). Como motorista, fatura cerca de R\$ 1.000,00 por semana. João é ator e trabalha como Uber sempre que não está atuando. Acorda às 3h30 todos os dias e vai para o aeroporto, onde acha mais provável encontrar chamadas maiores. Trabalha até às 16h, todos os dias (exceto no rodízio). Atualmente faz cerca de R\$ 250/dia, ou seja, aproximadamente R\$1.500,00 por semana. Consolidando os números, o casal fatura, por semana, R\$ 2.500,00, nas suas 106 horas de trabalho. Descontando a gasolina, o número cai para R\$ 1.800,00. Chegaremos em R\$ 7.200,00 por 424 horas de trabalho. O valor hora, até aqui, é de R\$ 17,00. Brincando um pouco mais com os números, precisamos lembrar dos demais custos, como o seguro (R\$ 483/mês, uma vez que o casal optou por fazer um seguro comercial, não obrigatório e extremamente abrangente) e a troca de óleo (R\$ 150/mês). Chegamos, então, em R\$ 1.460/semana. Descontando o IPVA e a provisão de férias, nosso valor final ficaria em R\$ 12,33/hora, e o salário base mensal, considerando 8 horas de trabalho por dia, em R\$2.071,44.<sup>262</sup>

A história verídica da “Fernanda” e do “João” ilustra bem a realidade dos motoristas que dirigem a mando da Uber. Jornadas extensas, remuneração baixa. Do valor recebido do empregador-nuvem por semana, é preciso descontar o combustível, o seguro, manutenção e a provisão de férias, como fez o consultor financeiro Eduardo Amuri. Ele alerta que não considerou a manutenção ocasional, manutenção regular e depreciação, portanto afirmou que “os números certamente são ainda menores” do que os listados. Disse, ainda, que também é preciso considerar que esse valor certamente cairá por conta dos dias em que o motorista tiver algum problema pessoal, como “levar a mãe no médico, acordar com muita gripe, dentre inúmeros outros”.<sup>263</sup>

Eduardo Amuri relatou que recebeu 49 indicações de motoristas para entrevistar, sendo que “grande parte deles são esclarecidos e cultos”. Informou que as seguintes frases surgiram, com pequenas variações, em praticamente todas as

<sup>262</sup> O consultor financeiro Eduardo Amuri esclarece que foram entrevistados informalmente motoristas residentes em São Paulo que pediram para manter sigilo sobre suas identidades, com medo de represálias da empresa. Portanto, os nomes são fictícios. AMURI, Eduardo. O raio-x financeiro das empresas fofas. *Papo de homem Website*. Disponível em: <<https://papodehomem.com.br/o-raio-x-financeiro-das-empresas-fofas/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>263</sup> AMURI, Eduardo. O raio-x financeiro das empresas fofas. *Papo de homem Website*. Disponível em: <<https://papodehomem.com.br/o-raio-x-financeiro-das-empresas-fofas/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

entrevistas que fez: “Para ganhar um dinheiro razoável, é preciso trabalhar uma jornada muito, muito grande”, “O Uber Pool – sistema de corrida compartilhado – é uma invenção dos deuses para o usuário, porém ruim para o motorista, uma vez que os desvios de caminho para pegar os demais passageiros jogam o gasto de gasolina nas alturas. O sistema de comissão é injusto”, “Vejo o Uber como uma ocupação temporária”, “O Uber era muito melhor há 3 ou 4 meses. A quantidade de motoristas cresceu de um jeito absurdo, e o valor que faturamos caiu de maneira muito significativa”, “O preço dinâmico (sobretaxa por conta da escassez de carros disponíveis), que devia ser acionado com frequência, tornou-se algo bastante raro. Tem muita gente na rua”.<sup>264</sup>

É verdade que, como se expôs até agora, o sistema Uber seduz, pois vende um sonho de trabalho autônomo, com liberdade, sem burocracias no pagamento, já que o condutor recebe na semana seguinte ou até pode receber na semana corrente à prestação de serviço. É quase um discurso de *american dream* (sonho americano), já que todos gostariam de trabalhar na hora que querem, fazer muito dinheiro e ganhar as “5 estrelas”, a ferramenta de avaliação utilizada na Uber.

No entanto, a realidade se revela muito diferente do sonho. Primeiro, porque somente é possível auferir esse valor médio de salário se o condutor conseguir manter a nota média de “4,7 estrelas”, conforme depoimentos detalhados no capítulo anterior (Anexo A.2). Em segundo lugar porque, verdadeiramente, os motoristas urbanos competem em uma espécie de leilão do menor preço<sup>265</sup>, criado pela própria Uber, porque o valor da corrida é determinado pela plataforma, conforme a demanda. Assim, quanto mais motoristas estiverem disponíveis em determinada

<sup>264</sup> AMURI, Eduardo. O raio-x financeiro das empresas fofas. *Papo de homem Website*. Disponível em: <<https://papodehomem.com.br/o-raio-x-financeiro-das-empresas-fofas/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>265</sup> Adrián Todolí Signes utiliza a expressão “subasta a la baja” para definir a imensa concorrência que a plataforma cria entre os trabalhadores, e afirma que “En definitiva, estas plataformas virtuales crean una infraestructura invisible que conecta oferta y demanda, facilitando la interacción de los prestadores de servicios y aquellos que necesitan de uno. Sin embargos, estas plataformas no consiguen su éxito de lo nada, sino que su triunfo pasa por aprovechar una legislación menos protectora de los autónomos y una libertad de fijación de precios - subasta a la baja - que no existe cuando se está en el campo de protección laboral - SMI -. En efecto, una empresa tradicional no va a poder competir con una empresa que provee todos sus servicios mediante autónomos, dado que la legislación impone un salario mínimo para los primeros, pero no existe retribución mínima alguna para los autónomos. De esta forma, en una economía de mercado, si no hay intervención estatal, los modelos tradicionales de negocio están abocados a su desaparición. En fin, estas plataformas virtuales están provocando profundos cambios sociales, dado que los modelos tradicionales de empleo, y las estructuras laborales, están siendo desmantelados”. (TODOLÍ SIGNES, Adrián. *El trabajo en la era de la economía colaborativa*. València: Tirant lo blanch, 2017. p. 14).

localidade, menor é o preço da viagem e, por conseguinte, menor o valor recebido pelo trabalhador.

Importante citar um trecho do livro de Tom Slee no qual o autor afirma que, apesar de entusiastas da Uber atribuírem o sucesso da empresa a sua tecnologia e à eficiência em conectar passageiros, "o sucesso da Uber decorre de seu parasitismo nas cidades onde opera", pois:

O sucesso da Uber também se dá muito devido a evitar custos com seguro, impostos e inspeções veiculares, e em fornecer um serviço universalmente acessível. Sua habilidade em fornecer um serviço barato e eficiente para os consumidores vem da habilidade de operar em prejuízo enquanto persegue seu generosamente financiado caminho para o crescimento.<sup>266</sup>

Nesse sentido, a fim de compreender o perfil dos motoristas, é interessante mencionar novamente a pesquisa etnográfica<sup>267</sup> coordenada por Rodrigo Carelli. Ele explicou que foram realizadas quarenta entrevistas por meio de aplicação de questionário semi-estruturado, que os entrevistados foram aleatoriamente escolhidos, a partir de chamadas de transportes realizadas pelo aplicativo Uber, e que o questionário foi aplicado durante trajetos de corrida.

Ao longo da etnografia, verificou o pesquisador que os motoristas são de faixa etária bastante variável, com concentração entre 31 e 50 anos de idade. Quanto ao estado civil, verificou equivalência entre solteiros, casados e divorciados. Percebeu que os motoristas da Uber são basicamente do sexo masculino, porque não encontrou nenhuma mulher. Constatou que possuem razoável nível de escolaridade, pois somente um trabalhador informou que não tinha o nível médio completo, sendo que 57,5% declararam ter pelo menos curso superior incompleto. E um motorista afirmou ter doutorado.

Quanto ao tempo de trabalho, verificou o pesquisador que, apesar de 15 entrevistados, ou seja, 37,5% dos motoristas terem informado que detêm outra fonte de renda, somente 7,5% trabalham na Uber até 25 horas (limite do tempo parcial à época da pesquisa de Rodrigo Carelli). Assim, constatou que 92,5% realizam quantidade de horas semanais que os colocariam na posição de trabalhadores a tempo integral, e não a tempo parcial, como a Uber divulga.

---

<sup>266</sup> SLEE, Tom. *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*. Tradução de João Peres; notas da edição de Tadeu Breda. São Paulo: Elefante, 2017. p. 104.

<sup>267</sup> CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 132.

Na sequência, verificou que 70% dos trabalhadores ultrapassam a duração semanal normal de trabalho de 44 horas e mais de um terço dos trabalhadores (35%) realizam módulos de trabalho exaustivos, com mais de 61 horas semanais, podendo até ultrapassar 90 horas.

Rodrigo Carelli chegou à conclusão de que apenas pequena parte está realmente trabalhando como complemento de renda, pois:

Dos 15 trabalhadores que afirmaram que utilizam a Uber como complemento de renda, 3 deles são servidores públicos da área policial, que gozam de regime de escalas que permitem ter outro trabalho, como policial e agente penitenciário. Outros são profissionais que trabalham em negócios que não estão gerando nenhuma renda pela crise econômica, como é o caso de um corretor de imóveis entrevistado, ou pequenos comerciantes cujos empreendimentos estão em dificuldades, como um proprietário de bancas de jornal, que afirmou que houve grande redução na venda de jornais e revistas. A jornada informada por esses trabalhadores (é o caso de Jonathan, designer, que afirmou trabalhar 48 semanais; ou mesmo de Elton, que afirmou ser gerente de vendas de peças da Volkswagen, indicando realizar 60 horas na Uber por semana; ou David, caminhoneiro, que indicou ficar ativo por 10 horas diárias na Uber) demonstram que a Uber se tornou sua principal fonte de trabalho.<sup>268</sup>

Pontuou, ainda, que o cenário de crise econômica aparece com força nos depoimentos, porque “24 trabalhadores informaram estar desempregados, sendo que 2 disseram estar aposentados e vários outros que, mesmo com outra atividade, informaram que a crise os levaram a buscar a alternativa da Uber”. Informou, ainda, que “5 trabalhadores, ou seja, 12,5% indicaram que eram ex-terceirizados da Petrobras, buscando a solução da Uber até que a crise na empresa passe”. Destacou, dos depoimentos tomados sobre esse ponto, o de Alexandro, porque era motorista de transporte alternativo (vans) e necessitava fazer o trajeto que fazia (Ilha do Governador-Castelo), o qual foi proibido pela prefeitura e, cansado de ser fiscalizado e ter que pagar suborno, passou a trabalhar pela Uber.<sup>269</sup>

A rica pesquisa etnográfica revelou, também, que a maior parte dos motoristas da Uber entrevistados utilizava carro próprio, anteriormente adquirido, para realizar seu trabalho (23), sendo que:

---

<sup>268</sup> CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 133.

<sup>269</sup> CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017.

30% (12) compraram automóvel justamente para ser motorista na Uber. 58,5% desses que adquiriram carro o fizeram por meio de financiamento. 5% (2) alugavam o carro; o mesmo número utilizava automóvel emprestado. Interessantemente, um dos motoristas pagava diária de alguém que tinha frota de carros.<sup>270</sup>

O estudo de Rodrigo Carelli também contempla o aspecto financeiro:

Quanto aos ganhos, houve grande variação entre os entrevistados. Somente um afirmou que recebia o equivalente a R\$ 45,00 a hora e somente dois informaram que faziam menos de R\$ 10,00 a hora, estando todos os outros no intervalo entre R\$ 14,00 a R\$ 25,00 a hora trabalhada, já com os descontos referentes ao Uber (25% no Uber Black, e 20% no Uber X), mas ainda sem levar em conta qualquer custo relativo a combustível, manutenção, investimento no carro e depreciação do veículo. A média de retirada informada pelos entrevistados foi de R\$ 19,12 a hora.

No quesito despesas, ressaltou na pesquisa o desconhecimento por parte dos motoristas de seus reais custos. Ao serem perguntados, vários somente se referiram ao combustível, outros somaram a este custo mais óbvio e diuturno a prestação do carro ou seu aluguel. Outros também se lembraram da prestação do conversor para combustível a gás. Nenhum deles, no entanto, referiu-se, na hora do relato de suas despesas, à depreciação do carro, manutenção periódica, impostos (como IPVA) e troca de peças ou pneus. A prestação do parcelamento para aquisição do carro informada variou entre R\$ 800,00 a R\$ 1.500,00 e o aluguel do veículo, feito por convênio da Uber com locadora de carros, foi informado em R\$ 1.500,00 mensais.<sup>271</sup>

Importante destacar que um dos entrevistados, com idade de 45 anos, segundo grau completo, questionado sobre punições, afirmou que “já recebeu advertência por ter errado o caminho no Carnaval ao buscar o passageiro, mas na verdade teve que desviar em razão de blocos”. Relatou, ainda, que “outra vez precisou cancelar uma corrida por ter furado um pneu, ocasião em que acabou recebendo uma advertência”. Informou que o recebimento de advertências é muito comum de forma geral, visto que não é possível agradar a todos no tratamento ao público.

Diante da riqueza de detalhes, pertinente transcrever alguns dos depoimentos obtidos na pesquisa etnográfica acima mencionada:

“Não serviria como uma profissão. [...] Uber já foi muito bom, quando eu entrei dava bastante lucro. Hoje em dia, está muito concorrido, você tem muito gasto. Essas pessoas que trabalham todo dia, elas almoçam, tomam

<sup>270</sup> CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 138.

<sup>271</sup> CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 133.

café na rua, ou seja, tem um gasto muito grande. Eu trabalho aqui no centro, porque meu Batalhão é no centro. Então, antigamente era muito melhor, porque você pegava preço dinâmico toda hora, tirava R\$300 em um dia fácil.”

“Não há benefícios, só trabalho escravo. Eu acho que é trabalho escravo trabalhar 12h, 14h, 15h por dia. É um ciclo vicioso. Você tá cansado, com fome, mas você não para. Pra ficar ganhando dinheiro. Se o dinheiro tá entrando, eu não tô nem aí. Eu quero é mais... Fico direto sem café-da-manhã, almoço e janta. Não como, não tenho o hábito de comer. Só como em casa.”

“Sim, [sobre possibilidade de bloqueio]. Porque se você não tiver uma quantidade mínima de avaliação você é bloqueado. Ou eles te bloqueiam, pra você ir lá conversar pra melhorar sua nota, ou eles te bloqueiam e é como se você fosse mandado embora do Uber. Ai não pode voltar mais pro aplicativo. A nota tem que bater uma média de 4.65, no mínimo. Se chegar a 4,7 a Uber já começa a mandar mensagem, e-mail informando como melhorar as notas, tratamento de clientes, etc.

“Vou ser muito sincero, o Uber não te ouve. É apenas uma inteligência artificial, um aplicativo. Não tem ninguém com que você possa reclamar sobre o que acha errado, não há um contato direto”.

“Várias vezes me desloquei atrás do local onde constava preço dinâmico e quando chegava não havia mais.”

“Se você tem um nível muito grande de rejeição de corridas, eles te mandam um email ou te bloqueiam e te chamam pra ir lá [na sede da Uber].”

“Os motoristas vêm recebendo comunicados dizendo para o motorista não recusar Uber pool, sob pena de ser descredenciado.”

“Tem um número ‘x’ de recusas. Se recusar muita corrida, você recebe uma mensagem. Se continuar recusando muito, eles te bloqueiam e você tem que ir lá na Uber.”

“Diariamente o Uber manda mensagens, quando o motorista deixa de trabalhar, o Uber manda mensagem falando que a pessoa não está trabalhando e o que ela está perdendo com isso.”

“A Uber vendia um produto antes: carro limpo, motoristas educados, etc. Contudo, como estão admitindo cerca de 200 motoristas por dia, as exigências têm sido relaxadas. Um exemplo é a menor fiscalização de veículos, como o caso do motorista que utilizava um carro da Oi para atuar na Uber. Algumas exigências básicas quanto ao próprio motorista ainda são mantidas, como a ausência de antecedentes criminais. Está quase virando uma “publicidade enganosa”.<sup>272</sup>

Apontado o perfil do motorista da Uber, pode-se concluir, primeiro, que se trata de alguém que não quer estar neste lugar. São, em sua maioria, pessoas com escolaridade e profissão, que dirigem por necessidade imediata de sustento próprio

<sup>272</sup> *Apud* CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 133-137.

ou da família, e por falta de opção melhor no mercado de trabalho, em virtude da crise econômica.

Percebe-se, portanto, que estão fragmentados, não possuem consciência coletiva de classe e não se identificam como pertencentes a uma categoria. Querem dirigir para pagar as contas, como disse o motorista Marcos (51 anos, pós graduado em Tecnologia da Informação), citado logo no início desta dissertação. Consequência disso é o individualismo e imediatismo. Além de serem alvo de uma desarticulação linguística, também sofrem com a falta de um espaço comum de diálogo, de pertencimento, um local de fala e de reivindicação. Pode-se dizer que há uma microfragmentação de um espaço de reivindicação<sup>273</sup>, pois os depoimentos revelam que, sem sua maioria, os motoristas não se reconhecem como empregados da Uber e titulares de direitos trabalhistas.

Ademais, tem-se como prova disso o baixíssimo número de ações trabalhistas ajuizadas, como já exposto acima. Constituem uma espécie de novo proletariado da era digital, ou também chamados de infoproletariado.<sup>274</sup> Além de não possuírem uma organização produtiva, os motoristas são obrigados a utilizar de bens da sua propriedade, como veículo e o aparelho de celular inteligente, como instrumentos de trabalho, os quais deveriam ser fornecidos pelo empregador, ainda que seja um empregador-nuvem. Sem dúvida, como já visto e revisto, trata-se de uma pan-exploração<sup>275</sup>, pois, além de explorados, os motoristas são vigiados o tempo todo, advertidos e punidos, como se o aplicativo atuasse mesmo como um panóptico digital.

O mapeamento das ações trabalhistas, explicitado no capítulo anterior, revelou também que a Uber se utiliza de técnicas de advocacia estratégica como meio de impedir a formação de jurisprudência, reconhecadora do vínculo de emprego.

Como visto, existem 137 ações individuais em trâmite na Justiça do Trabalho, discutindo exatamente o reconhecimento do vínculo de emprego entre motoristas e a Uber. Curiosamente, não há sequer uma decisão de Tribunal do Trabalho reconhecendo o vínculo empregatício. As demandas que chegam aos Tribunais

---

<sup>274</sup> Cf.: ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy (Org.). *Infoproletários: degradação real do trabalho virtual*. São Paulo: Boitempo, 2009 e ANTUNES, Ricardo. *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. São Paulo: Boitempo, 2018.

<sup>275</sup> Utilizou-se a expressão "pan-exploração" no sentido de ser uma "super" exploração. Foi escolhido o prefixo "pan" em alusão ao panóptico digital, mencionado no capítulo 2 desta dissertação.

terminam ou com a homologação de um acordo - com cláusula de confidencialidade e quitação total - ou é proferido um acórdão negando a existência de vínculo de emprego. Há, sob esse aspecto, indícios da prática de medidas manipuladoras, tendentes a inviabilizar a formação de jurisprudência, reconhecedora de direitos trabalhistas no Brasil.

Um caso exemplificativo do que se afirma é o de “Artur Soares Neto *versus* Uber do Brasil Ltda.”<sup>276</sup>, em que o trabalhador ajuizou reclamação trabalhista em face da sociedade de responsabilidade limitada Uber do Brasil, pleiteando, em suma, o reconhecimento do vínculo empregatício com a empresa e o pagamento de direitos trabalhistas básicos. Alegou o autor que laborava diariamente, em média, de 10 a 11 horas por dia: de segunda a quinta-feira das 15:00/16:00 às 22:00/23:00; e às sextas, sábados e domingos das 15:00/16:00 às 02:00/03:00. Afirmou que recebia aproximadamente o valor de R\$ 504,42 semanais e que, em 21 de novembro de 2016, após cerca de 5 meses laborando como motorista do aplicativo, foi imotivadamente dispensado, ou melhor, “rejeitado”, sem o recebimento de qualquer verba trabalhista. Atribuiu ao valor da causa o montante de R\$ 24.478,81.

Em contestação, a “Uber do Brasil Tecnologia Ltda” afirmou que não é uma empresa de transporte, mas sim de tecnologia, desenvolvedora de um aplicativo que conecta provedores e usuários de serviço de transporte privado sendo, portanto, “a Uber que presta um serviço ao motorista – e não o inverso”.

O juízo de primeiro grau, da 37ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte, em sentença proferida em 30 de janeiro de 2017, entendeu que “o conjunto probatório produzido revela a ausência de subordinação do reclamante” para com a Uber, inviabilizando o reconhecimento do vínculo de emprego. Assim, julgou improcedentes os pedidos do autor.

Buscando a reforma dessa decisão, o autor interpôs recurso ordinário em 7 de fevereiro de 2017, requerendo a reforma da sentença de primeiro grau, para que fosse reconhecido o vínculo empregatício. A Uber interpôs recurso adesivo, condicionado ao provimento do recurso do autor, requerendo a extinção do feito em razão da incompetência material da Justiça do Trabalho ou, sucessivamente, pela sua declaração de ilegitimidade passiva.

---

<sup>276</sup> O processo do autor Artur Soares (0011863-62-2016.5.03.0137) foi disponibilizado no Anexo C.

Em 22 de fevereiro de 2017, os autos foram remetidos ao Tribunal Regional do Trabalho de Minas Gerais e distribuídos, de forma aleatória, à primeira turma. Em 20 de março de 2017, a Uber apresentou exceção de suspeição e de impedimento, em face do Relator Des. José Eduardo de Resende Chaves Júnior. Em suma, argumentou que o Relator:

[...] faz afirmações que permitem dizer que teve conhecimento pessoal e direto dos fatos controvertidos no processo, o que o torna impedido, e que já se manifestou, pública e pessoalmente, sobre o mérito da matéria em discussão no recurso ordinário, revelando desprezo para com as rés.<sup>277</sup>

Argumentou a Uber que o relator, em manifestação doutrinária, já apresentou sua convicção pessoal sobre a questão do reconhecimento do vínculo jurídico. Apontou que o próprio autor juntou aos autos o artigo de autoria do relator e que seu entendimento, portanto, é utilizado ostensivamente como fundamento a favor da tese do reclamante.

Acrescentou, ainda, que o relator seria suspeito, uma vez que é criador e mediador de um grupo virtual de discussões que tem como tema recorrente a Uber. Com o intuito de sustentar os seus argumentos e comprovar a parcialidade e suspeição do relator, a Uber colacionou, na petição de exceção de suspeição, diversos *prints* de telas de computador, com o conteúdo de mensagens e imagens veiculadas no e-mail do grupo denominado GEDEL.

Dessa forma, a empresa reclamada requereu o acolhimento da exceção, afirmando que o Relator designado já demonstrou desprezo pelas rés e, ainda, teria feito afirmações sobre fatos controvertidos no processo, sendo manifesta a falta de isenção para o julgamento do recurso ordinário.

No dia 23 de março de 2018, foi juntada aos autos Certidão de Publicação de Pauta, com a informação de que o processo havia sido incluso na pauta de julgamento da sessão ordinária da 1ª Turma designada para o dia 27 de março de 2017, com início às 14:00h.

No dia 26 de março de 2017, ou seja, um dia antes da sessão de julgamento, foi assinado um acordo entre as partes, proposto pela Uber, no qual as partes requereram, de início, a imediata retirada do feito da sessão que julgaria o mérito da questão no dia seguinte.

---

<sup>277</sup> Anexo C.

Por meio de instrumento particular de acordo firmado entre as partes com cláusula de confidencialidade, foi acordado o pagamento ao reclamante do valor de R\$ 21.000,00 e de R\$2.940,00, a título de honorários. Observa-se, portanto, que, na prática, o valor pago ao reclamante é muito semelhante ao valor atribuído à causa na inicial (R\$ 24.478,81), quase que correspondente a um reconhecimento do pedido do autor, contudo, sem que o Tribunal proferisse uma decisão reconhecedora de tais direitos.

O acordo pressupõe quitação nas esferas cível, comercial e criminal, quanto ao objeto do processo, qualquer tipo de reparação a título de danos materiais ou morais e pela extinta relação comercial.

No dia 27 de março de 2017, em sessão ordinária da Primeira Turma, foi conhecida e rejeitada a exceção de suspeição oposta em face do Desembargador Relator e a Turma homologou o acordo.

No caso apresentado, observam-se indícios de práticas de medidas predatórias, adotadas pela advocacia da Uber, a fim de manipular o Judiciário e inviabilizar a formação de jurisprudência favorável ao vínculo de emprego.

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

Verifica-se, pois, que, a fim de obstar a qualquer custo o julgamento do recurso na Primeira Turma do TRT 3ª Região, em que a Uber enxergou risco de a decisão lhe ser desfavorável, a empresa tomou uma série de medidas, inclusive algumas que podem ser reputadas antiéticas. Entre essas medidas, destacam-se os fundamentos e os documentos que foram elencados e colacionados na exceção de suspeição do Desembargador Relator.

A Uber juntou aos autos eletrônicos dados pessoais do Desembargador Relator como, por exemplo, uma foto tirada em viagem de férias e postada em sua conta particular na rede social *Facebook* em que ele está em frente a sede da empresa. Além disso, verificou-se que os(as) advogados(as) da Uber solicitaram a

entrada no grupo virtual de direito eletrônico (GEDEL), que tem como tema recorrente a plataforma digital Uber, administrado pelo Desembargador Relator e, após serem aceitos, juntaram *prints* de e-mail contendo as discussões privadas do grupo acadêmico, nas quais o desembargador emite sua opinião genérica sobre assuntos relacionados à uberização.

Percebe-se, portanto, que tais informações foram obtidas de forma antiética, violando a liberdade de expressão e de informações do Desembargador Relator, e que foram manifestamente obtidas com o intuito de obstar o juízo natural. Ou seja, obstar que o julgamento fosse feito pelo Relator do processo, bem como impedir uma provável formação de precedente favorável ao reconhecimento do vínculo.

Nesse sentido, o acórdão que rejeitou a exceção de suspeição apresentada pela Uber e tratou das práticas supramencionadas:

É evidente que o relator não pode se responsabilizar por manifestações de terceiro também trazidas aos autos oriundas do referido grupo de estudos. Trata-se de espaço de perfil acadêmico, com a participação plural de magistrados, advogados, professores, pesquisadores, membros do Ministério Público, analistas de sistemas e servidores do Judiciário. Não é despiciendo observar que não obstante o advogado do autor não integre o mencionado grupo, duas advogadas das reclamadas fazem parte do mencionado espaço de debate, nomeadamente, as Dras. Ana Pellegrini e Mariana Hatanaka, sendo a primeira, nada mais, nada menos, que a própria Diretora Jurídica dos reclamados. No que concerne à fotografia do magistrado relator estampada na peça de exceção, também trazida à colação pelas advogadas da excipiente, partícipes do mencionado grupo da Escola Judicial, trata-se de expediente bisonho, sem objetivo processual e probatório claro, já que revela apenas sua visita à sede mundial da Uber em San Francisco/EUA, imagem compartilhada no grupo, por mera curiosidade, fato corriqueiro em se tratando de redes sociais. Lamentavelmente o que se deduz é que tal fotografia tem apenas o objetivo de constranger o magistrado em posição informal, que, aliás, é muito própria da iconografia dos meios eletrônicos.<sup>278</sup>

Além disso, é também um indício de prática abusiva adotada pela empresa Uber do Brasil o acordo proposto na data imediatamente anterior ao julgamento do feito. Ademais, o acordo, firmado no valor líquido de R\$ 21.000,00, parecia mais vantajoso financeiramente ao autor do que a procedência total dos pedidos por ele deduzidos na petição inicial, considerando-se que foram pagos os honorários advocatícios do patrono do reclamante de forma separada (R\$2.940,00), e continha cláusula de não incidência de incidência de contribuição previdenciária. Contudo, mostrou-se prejudicial em relação a toda uma multidão de trabalhadores que poderia

---

<sup>278</sup> BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. Processo nº 0011863-62.2016.5.03.0137. Exceção de Suspeição. 2017.

ser beneficiada com a formação de um precedente de reconhecimento de vínculo de emprego do motorista com a Uber, caso o julgamento do recurso tivesse acontecido e caso a Corte Regional assim tivesse se posicionado.

Oportuno mencionar que o acordo previa quitação nas esferas cível, comercial e criminal quanto ao objeto do processo, evitando qualquer tipo de reparação a título de danos materiais ou morais e pela extinta relação comercial o que, inclusive, não é competência da Justiça do Trabalho. Nota-se, ainda, que as partes pretenderam se eximir do recolhimento fiscal e previdenciário, tentativa clara de burla aos cofres públicos e sonegação de impostos, prejudicando o direcionamento de recursos públicos à seguridade social, da saúde e da educação.

Portanto, analisando-se o “caso Artur” a título de exemplificação, verifica-se que há indícios de que a Uber se utiliza de uma série de medidas que, no seu conjunto, podem ser denominadas de predatórias e tendentes a inviabilizar a formação de jurisprudência reconhecedora de direitos trabalhistas. No caso, as medidas predatórias ora apontadas mostram-se também anti-democráticas, uma vez que o motorista da Uber, individualmente considerado, se vê sem possibilidade de não seja aceitar a proposta tentadora de firmar um acordo financeiramente vantajoso, com pagamento imediato, sem ter que esperar o final do processo, a fase de liquidação e execução de sentença e, ainda, sem custas e encargos sociais.

Agindo assim, a empresa força uma jurisprudência uníssona, totalitária, em um sentido único, que não corresponde à realidade do caso que comporta dissenso e impossibilita a divergência de que opiniões e entendimentos acerca do tema sejam externados. Assim, obsta o reconhecimento formal dos direitos trabalhistas aos seus motoristas por aqueles julgadores que assim entenderem. Diferente de outras empresas que, ao propor o acordo, o fazem no risco do tema no conjunto da jurisprudência, a Uber o faz no risco do julgador, denotando mapeamento estratégico de julgadores. Impede, ainda, que a atividade jurisdicional se concretize efetivamente, que o Poder Judiciário exerça a sua função judicante. O trabalhador, sob a pretensa ilusão de liberdade, encontra-se inserido em um ambiente totalitário.<sup>279</sup>

Vale ressaltar que a Uber adotou a mesma conduta de propor acordo antes da sessão de julgamento, após a distribuição do recurso, seguindo o mesmo modelo

---

<sup>279</sup> SANTOS, Boaventura de Sousa. *Pela mão de Alice: o social e o político na pós-modernidade*. São Paulo: Cortez, 2010.

padrão para as cláusulas, nos seguintes processos, disponibilizados em mídia eletrônica aos avaliadores: 0011201-24.2018.5.03.0021 (1a Turma), 0010729-56.2017.5.03.0010 (1a Turma), 0011607-66.2017.5.03.0011 (11a Turma), 0010607-31.2017.5.03.0111 (7a Turma), 0011531-18.2017.5.03.0022 (11a Turma), 0011726-36.2016.03.0184 (1a Turma). Tal fato demonstra que não se trata de uma conduta isolada, mas sim de uma prática predatória reiterada.

É oportuno ressaltar, mais uma vez, a dificuldade de se acessar o conteúdo de tais acordos, em razão da petição encontrar-se como documento sigiloso no processo, fato que revelou a ausência de transparência com relação ao conteúdo de documentos que se encontram em processos públicos que não tramitam sob sigredo de justiça. A não divulgação, em hipótese como tais, se fosse o caso, deveria ser mediante cláusula que restringisse o sigilo às partes, e não ao público em geral. Há uma neblina, portanto, atrapalhando a visão, inclusive, dos pesquisadores, que fica limitada à opacidade de algumas informações que estão disponíveis no PJE, mas não todos os dados.

#### **4.2 O acesso à justiça dos motoristas da Uber por meio da tutela coletiva**

O Direito comum tradicional, cujos princípios e institutos foram elaborados para responder às necessidades da sociedade europeia do séc. XVIII, essencialmente voltado para solução de conflitos de interesses de cunho estritamente individual, não estava preparado para resolver litígios envolvendo lesões praticadas em bloco contra direitos e interesses difusos, coletivos, homogêneos e individuais de grande número de pessoas.

Disso se beneficiavam, a princípio, os responsáveis por essas macrolesões, que passaram a banalizar os conflitos coletivos pela técnica de sua fragmentação em “demandas-átomo”, assoberbando o Poder Judiciário com um enorme número de dissídios individuais, praticamente idênticos. Além da crescente morosidade da máquina judiciária, provocada por eles mesmos, exploravam a natural diversidade de seu andamento e das sentenças díspares proferidas em juízos diferentes.<sup>280</sup>

---

<sup>280</sup> PIMENTA, José Roberto Freire; FERNADES, Nadia Soraggi. A importância da coletivização do processo trabalhista. In: SENA, Adriana Goulart de; DELGADO, Gabriela Neves; NUNES, Raquel Portugal (Coord.). *Dignidade humana e inclusão social: caminhos para a efetividade do direito do trabalho no Brasil*. São Paulo: LTr, 2010. p. 289-305.

Para inibir essa estratégia, o Direito processual contemporâneo, influenciado pelas *class actions* do Direito norte-americano, passou a admitir que a defesa desses direitos análogos fosse feita por meio de uma demanda de âmbito coletivo. Por intermédio da demanda coletiva, procura-se enfrentar e solucionar os conflitos, antes atomizados de forma global, e com maior uniformidade, efetividade e presteza, em uma perspectiva molecular.

Ademais, outra vantagem reside na possibilidade de os trabalhadores terem seus direitos assegurados preventivamente e permanecerem no emprego ou no posto de trabalho sem sofrer pressão. Por tal razão, as ações coletivas são chamadas de “ações sem rosto”, pois a identidade dos trabalhadores lesados fica preservada.

Além disso, por não ser autor da ação coletiva, o titular exclusivo não pode dispor do direito reivindicado, diante da indisponibilidade do bem tutelado e da legitimação autônoma do Ministério Público. Sob tal ângulo, não conseguiria a Uber, por exemplo, obstar a continuidade do processo, por meio de estratégias de análise de risco de decisão desfavorável e oferecimento de acordos com vantagens pecuniárias individuais e renúncias a direitos indisponíveis, caso a demanda fosse uma ação civil pública proposta pelo Ministério Público do Trabalho. Logo, não poderia manipular a jurisprudência, como tem feito.

Considerando tais aspectos e, ainda, a sua estrutura física, técnica, dotação orçamentária, capilaridade, assento constitucional nos Tribunais, aponta-se, como uma das possibilidades de acesso pela via dos direitos a tutela coletiva, pois desponta como adequada para tutelar os direitos dos motoristas, por meio do ajuizamento de ação civil pública da autoria do Ministério Público do Trabalho.

Com efeito, munido de todas as provas contidas no procedimento investigatório, o Ministério Público do Trabalho é a instituição com maior capacidade técnica, orçamentária e estrutural para enfrentar, judicialmente, o problema do acesso à justiça dos motoristas frente à empresa Uber. Sua estrutura contém diversos órgãos, incluindo a Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (CONAFRET), criada por meio da Portaria nº 386/2003, com objetivo específico de definir estratégias coordenadas e integradas de política de atuação institucional no combate às fraudes na relação de trabalho.

No entanto, como exposto anteriormente, apesar de possuir um rico acervo probatório, estrutura física, de pessoal e orçamentária, capilaridade, representação e

assento constitucional nos Tribunais Superiores, o Ministério Público do Trabalho não propôs, até 20 de junho de 2018, a ação civil pública em face da Uber. A justificativa seria de que o momento não estaria propício para o ajuizamento da ação coletiva, que é preciso esperar o tempo para o debate amadurecer.<sup>281</sup>

Mais do que isso, o mapeamento das ações trabalhistas revelou que há um dissenso dentro da própria instituição do Ministério Público do Trabalho, em face da presença ou não de interesse coletivo apto a ensejar a atuação ministerial, nos processos individuais, como fiscal da lei. No processo 0011607-66.2017.5.03.0011, por exemplo, o parecer ministerial foi no sentido de sugerir o provimento do recurso para julgar procedente o pedido de reconhecimento de vínculo de emprego com a Uber e, em sentido oposto, no processo 0011726.36.2016.5.03.0184 (Anexo E), o parecer do Procurador do Trabalho que oficiou no feito foi pela ausência de interesse coletivo que justificasse a atuação ministerial no caso.

Perceptível, mais uma vez, que, apesar da adequação, em tese, da via do acesso coletivo mediante a judicialização molecular do conflito pelo *Parquet*, ainda há, nos dias hoje, um desconhecimento dos operadores do Direito para lidar com novos conflitos da era da tecnologia. Pode-se questionar se haveria uma falta de articulação entre os membros do Ministério Público do Trabalho ou, talvez, uma ausência do diálogo interinstitucional. Em adição, aventa-se a necessidade de uma atuação em velocidade condizente com as investidas do capitalista, para que não seja perdido o *timing*.

São muitos os obstáculos na via. Primeiro, a falta de conhecimento dos motoristas uberizados, de sua condição de classe e sobre a reivindicação de seus direitos sob a tutela coletiva. São trabalhadores que continuam a dirigir sob a neblina, sem a consciência de que, se ligarem juntos os faróis, as placas de sinalização serão vistas e as brumas da nuvem poderão ser dissipadas. Além disso, existem os “buracos na pista” apontados no parágrafo acima, ou seja, os percalços a serem enfrentados dentro do próprio Ministério Público do Trabalho, o que torna também morosa a forma de solução dos conflitos. Em seguida, serão revisitados ainda outros obstáculos que se colocam frente ao acesso à justiça dos motoristas da Uber pela via dos direitos. Faz-se urgente repetir: a via é sinuosa.

---

<sup>281</sup> CARELLI, Rodrigo. Aula sobre a uberização do trabalho. Canal da Escola Judicial TRT5 – BA. *Youtube*, 19 maio 2017. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=cAFekEiFSIs>>. Acesso em: 20 jun. 2018. Minuto 3:07.

### 4.3 Os obstáculos ao acesso à justiça pela via dos direitos no caso dos motoristas da Uber

Como visto no decorrer deste trabalho, são inúmeras as barreiras que inviabilizam o acesso à justiça dos condutores uberizados pela via de direitos. Sob o aspecto sociológico, há toda a questão da captura da subjetividade, apontada no segundo capítulo, feita por meio do assim chamado “capitalismo da emoção”. Além disso, a sociedade que incita ao individualismo fragmenta a noção de coletivo e o motorista, dentro do seu micro universo, o automóvel, não percebe e/ou não se reconhece como pertencente à classe. Ao olhar pela janela, sob a névoa, não percebe que há inúmeros outros condutores, dirigindo lado a lado, com as mesmas precariedades, as quais, de modo semi-inconsciente, ele toma como parte de sua rotina “livre e autônoma” de trabalho. É algo temporário, de transição, e o motorista, não pertencente àquele lugar, não quer estar ali.

Sob o viés econômico, a partir do momento que o motorista assume para si, motivado pela sedutora propaganda da Uber, que é um complemento de renda, um bico, um “ganha-pão”, custa a compreender a máquina do algoritmo que o faz trabalhar cada vez mais, às vezes, jornadas de dezenas de horas semanais, que o levam à exaustão. Entretanto, como já revelado com o depoimento de vários condutores, o aplicativo se torna um ciclo vicioso. Pela forma como é feito, e as mensagens de “tem certeza que irá ficar *offline*?”, o motorista acaba pegando outra corrida, e depois mais outra, trabalhando cada vez mais.

Importante citar que “a capacidade jurídica pessoal”, segundo Mauro Cappelletti e Bryant Garth, “é de crucial importância na determinação da acessibilidade da justiça”. Tal conceito envolve as inúmeras barreiras que precisam ser “pessoalmente superadas”, antes que um direito possa ser efetivamente reivindicado. Explicam que, num primeiro nível está a questão de reconhecer a existência de um direito juridicamente exigível, sendo “a necessidade de informação primordial e prioritária”.<sup>282</sup>

Uma segunda barreira apontada pelos autores envolve “os limitados conhecimentos das pessoas de como ajuizar uma demanda”. Apontam, ainda, uma

---

<sup>282</sup> CAPPELLETTI, Mauro; GARTH, Bryant. *Acesso à justiça*. Trad. Ellen Gracie Northfleet. Porto Alegre: Fabris, 1988. p. 22.

terceira barreira relacionada com “a disposição psicológica das pessoas para recorrer a processos judiciais”.<sup>283</sup>

Todas essas barreiras existem e são de fácil constatação no caso dos motoristas uberizados. Como visto, muitos não se sentem detentores de direitos trabalhistas. E aqueles poucos que conseguiram acessar o Poder Judiciário Trabalhistas, muitos deles não tiveram sequer o vínculo empregatício reconhecido.

Quanto ao fator ambiental, o momento de crise econômica e política do Brasil propiciou de forma muito ampla a aceitação da Uber em território nacional. Somado a isso, um outro fator cultural, talvez tenha propiciado o acolhimento em grande escala da plataforma Uber no Brasil, revelado pela improvisação, da facilitação de caminhos que barateiem os custos e diminuam a burocracia, mas que, não raro, infringem as regras e as leis.

Ora, muito mais fácil arrastar o dedo no celular e chamar um Uber, do que utilizar outros meios de transporte ou, ainda, contratar um motorista particular na condição de empregado. Para o motorista, no primeiro momento, também parece simples pegar o seu carro e dispor seu tempo e energia de trabalho para gerar ganhos materiais. Entretanto, por trás disso, há uma empresa-nuvem ganhando mais, e muito mais, de forma desrespeitosa com sua multidão de trabalhadores que, hoje, chega a 500 mil motoristas apenas no Brasil, um sexto do que representa toda a massa de condutores subordinados à empresa-nuvem, em escala global.<sup>284</sup>

É preciso mencionar, ainda, “esta esdrúxula fase que pode ser caracterizada como estado de direito de exceção” que o Brasil está atravessando. Usando as expressões de Ricardo Antunes, o quadro se agrava com a articulação complexa entre financeirização da economia, o neoliberalismo extremado e a Indústria 4.0, fatores que, juntos, fizeram surgir o “novo proletariado de serviços na era digital”<sup>285</sup>, conceito no qual os motoristas da Uber encaixam-se.

A agenda neoliberal do atual Governo também contribuiu para piorar o problema do acesso à justiça desses motoristas, na medida em que aprovou a Reforma Trabalhista, com inúmeras regras flexibilizantes e outras leis que

---

<sup>283</sup> CAPPELLETTI, Mauro; GARTH, Bryant. *Acesso à justiça*. Trad. Ellen Gracie Northfleet. Porto Alegre: Fabris, 1988. p. 22.

<sup>284</sup> PROCHNO, Pedro. Fatos e Dados sobre a Uber. *Uber Newsroom Website*, 12 abr. 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>285</sup> ANTUNES, Ricardo. *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 263.

desregulamentaram profissões anteriormente acobertadas pela proteção da CLT, como por exemplo a Lei nº 13.352/2016, que dispõe sobre o contrato de parceria entre os profissionais que exercem as atividades de cabeleireiro, barbeiro, esteticista, manicure, pedicure, depilador e maquiador.

Importante pontuar que, no início desta pesquisa, foram investigados outros métodos de solução de controvérsias, que seriam complementares ao processo judicial tradicional, como a ação em grupo consertada entre os motoristas da Uber, atuando em rede, a fim de buscar o diálogo com a empregadora-nuvem e também a mediação.<sup>286</sup> Naquela ocasião, pensou-se que os trabalhadores usualmente denominados de “uberizados” constituiriam classe operária, muito propensa à utilização de um tipo de protesto virtual ou greve tecnológica, porque a paralisação do trabalho se daria apenas pelo fato de não ser possível acessar o aplicativo. Ou seja, o protesto aconteceria a partir de uma mobilização coletiva em ambiente virtual, sem a necessidade de realizar piquete ou manifestação nas ruas.<sup>287</sup> Entretanto, verificou-se que a Uber tem poder para influenciar até mesmo essas ações.

Os jornais e redes sociais noticiam, diariamente, no Brasil e no mundo, movimentos embrionários de protestos de condutores da Uber em blogs, sítios eletrônicos e aplicações multiplataformas (como *WhatsApp* e *Facebook*). Entretanto, como já exposto, nessas ocasiões, os então líderes ou coordenadores do movimento não convocam os trabalhadores a não acessarem a plataforma e não irem para as ruas, mas, ao contrário, a postarem reclamações nas redes sociais, com objetivo de estabelecer um canal de diálogo com a empresa-rede.<sup>288</sup> Acontece

---

<sup>286</sup> LEME, Ana Carolina Reis Paes. *El acceso a la justicia en el contexto de las tecnologías disruptivas*. Artigo enviado à Universidad de Colonia, 2017. LEME, Ana Carolina Reis Paes. A Relação entre o Implemento das Inovações Tecnológicas Disruptivas e a Potencialização de Práticas Antissindicais. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 304-317.

<sup>287</sup> Os motoristas da Uber de NY e San Francisco articularam movimento de greve, também chamado de boicote virtual ou *day off* no início de 2016. Os detalhes podem ser vistos em: KOKALITCHEVA, Kia. Uber drivers protest wage cuts in New York and San Francisco. *Fortune Website*, 1º fev. 2016. Disponível em: <<http://tinyurl.com/jbg572b>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>288</sup> Os motoristas de Belo Horizonte articularam manifestações alegando que a Uber simplesmente ignora as suas reivindicações. Informou o motorista Rodrigo Amaral que: “Vários motoristas procuraram o Uber para falar sobre essas insatisfações, mas geralmente somos ignorados. Eles dizem que vão estudar as possibilidades e que vão entrar em contato, mas nunca retornam. É uma falta de respeito”, e que “A gente quer melhorias para que a situação fique boa para todos os envolvidos”, disse Rodrigo, motorista do Uber há cinco meses. O resto da entrevista pode ser acessado em: COSTA, Roberth. Insatisfeitos, motoristas do Uber vão cruzar os braços e deixar BH em “ponto morto”. *Bhaz Website*, 9 ago. 2016. Disponível em: <<http://tinyurl.com/lj2kotoh>>. Acesso

que a Uber detém o controle sobre o comportamento dos motoristas, pelo registro histórico de geoposicionamento obtido pelo GPS (sistema de posicionamento global), disponibilizado no aparelho celular desses trabalhadores, o que os torna vulneráveis frente à empresa-rede.<sup>289</sup>

No Brasil, alguns motoristas da Uber se uniram e deram origem a algumas associações, como a Associação dos Motoristas Parceiros das Regiões Urbanas do Brasil (AMPARU) e a Associação de Motoristas Autônomos e de Plataforma Digital de Brasília (ASMAP), com a finalidade de estabelecer o diálogo com a empresa-rede. No entanto, existem fortes indícios de que os trabalhadores da Uber que participam de protestos ou organizações sindicais são expulsos sumariamente do aplicativo, sem chance de defesa.<sup>290</sup> Assim, diante da represália da empresa detentora da tecnologia e do receio de serem expulsos do aplicativo e perderem o meio imediato de subsistência, ainda que não seja aquele que se espera, mas

em: 20 jun. 2018. Gabriele Lopez, motorista da Uber em Los Angeles, afirmou que a empresa pega 20% de seus ganhos e a trata mal, cortando preços quando desejam e tentando desativá-la a seu bel-prazer, entre outras impropriedades (No original: “Uber takes 20 percent of my earnings, and they treat me like shit — they cut prices whenever they want. They can deactivate me whenever they feel like it, and if I complain, they tell me to fuck off”) A fala demonstra que a Uber também não atende às reivindicações dos motoristas de Los Angeles. Seu depoimento pode ser visto em: ASHER-SCHAPIRO, Avi. Againstsharing. *Jacobin Website*, 14 set. 2014. <<http://tinyurl.com/m76zc9g>>. Acesso em: 20 jun. 2018. Recentemente, diante da notícia de alteração da tarifa, os motoristas ameaçam fazer greve, como declarou o motorista Cleiton Freitas, organizador da greve (LAVADO, Thiago. Uber muda forma de cobrança e motoristas ameaçam greve. *Revista Exame Website*, 29 jun. 2018. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/blog/primeiro-lugar/uber-muda-forma-de-cobranca-e-motoristas-ameacam-greve/>>. Acesso em: 20 jun. 2018).

<sup>289</sup> Os detalhes podem ser vistos em: LEAL, Ubiratan. Greve expõe fragilidade trabalhista de motoristas do Uber. *Outra Cidade Website*, 28 mar. 2016. Disponível em: <<http://tinyurl.com/zgqv5rc>>. Acesso em: 20 jun. 2018. E em: HERRMAN, John. The Uber counterculture. *The Awl Website*, 17 nov. 2015. Disponível em: <<http://tinyurl.com/zbjwxnw>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

<sup>290</sup> A seguinte matéria jornalística, já citada, retrata que os motoristas afirmam que a Uber expulsa profissionais que organizam protestos: DIÓGENES, Juliana. Após táxis, Uber agora enfrenta seus motoristas. *O Estado de São Paulo Website*, 26 mar. 2016. Disponível em: <<http://tinyurl.com/jyfx2hh>>. Acesso em: 20 jun. 2018. Foi entrevistado informalmente, por chat do facebook, um representante da associação dos motoristas da Uber, que pediu para não ser identificado. Informou que somente 30% dos motoristas aderiram à greve virtual, por eles chamada de *day off*, e os alguns foram descadastrados do aplicativo, ainda que por alguns dias, sob a justificativa de que estariam “fazendo motim”. Na sua percepção, em razão do medo de serem bloqueados, os trabalhadores não possuem disposição para aderir a novas manifestações reivindicatórias. Acrescentou que a Uber não se interessa pelos problemas dos motoristas e “não responde a nenhuma das nossas reivindicações de melhores condições de trabalho”. Ademais, a conduta da Uber de expulsar, ou descadastrar motoristas, sem dar justificativa específica ou apenas enviando um email genérico, tem chegado no Poder Judiciário. Exemplo desta situação está estampado na petição inicial na RT n. 0100421-45.2018.5.01.0056, em trâmite na Justiça do Trabalho (TRT1), em que o autor relata que “de forma sumária e covarde, foi descredenciado do aplicativo Uber” e também no processo em curso no TRT 21, que se encontram nos Anexos G e H.

considerando o ambiente de crise econômica, os movimentos grevistas, até então, não obtiveram sucesso.<sup>291</sup>

A mediação entre as partes, motoristas e empresa, por sua vez, seria possível, caso a Uber tivesse se posicionado favorável ao diálogo com a instituição que a estava investigando. Contudo, a investigada nem sequer compareceu à audiência pública ocorrida na cidade do Rio de Janeiro, ocorrida em 30 de novembro de 2016, para a qual foi devidamente convidada, mostrando-se totalmente fechada ao diálogo.<sup>292</sup>

Tendo em vista todos os obstáculos acima mencionados, diante do fato que os movimentos de protestos não obtiveram resultados em sua fase ainda inicial e, mais ainda, de que os condutores não possuem conhecimento sobre seu acesso à via de direitos através da tutela coletiva, passa-se, então, para a análise de outras possíveis vias de acesso, em busca de uma luz no final do túnel. Ou, melhor dizendo, em busca de formas alternativas de dissipar a neblina.

#### **4.4 Outras vias de acesso: caminhos para um céu de brigadeiro**

O acesso à justiça pela via dos direitos representa “um horizonte concreto que se deve almejar oferecer ao indivíduo ou grupo que busque justiça” e, para tanto, caso seja adequado, é possível levar a questão do acesso à justiça pela via dos direitos a instâncias e instrumentos extrajudiciários.<sup>293</sup> Além disso, deve-se buscar outros métodos que consigam, isoladamente ou em conjunto com os métodos tradicionais de solução de conflito, entregar ao titular o bem da vida que lhe é devido.

No plano internacional, foram proferidas algumas decisões judiciais que sinalizaram no sentido de reconhecer direitos trabalhistas aos motoristas da plataforma Uber. A primeira foi a decisão do Juiz Federal Edward M. Chen da Corte do Distrito Norte da Califórnia que, em 16 de agosto de 2013, recebeu reclamação

---

<sup>291</sup> LEME, Ana Carolina Reis Paes. A Relação entre o Implemento das Inovações Tecnológicas Disruptivas e a Potencialização de Práticas Antissindicais. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 304-317.

<sup>292</sup> Anexo A.2.

<sup>293</sup> SILVA, Nathane Fernandes. *O diálogo dos excluídos: a mediação social informativa como instrumento de ampliação do acesso à justiça pela via dos direitos no Brasil*. 196 f. Tese (Doutorado em Direito). Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2017. p. 31.

trabalhista envolvendo quatro motoristas que requeriam pagamento de parcelas trabalhistas, inclusive gorjetas e reembolso de despesas.<sup>294</sup> A reclamação plúrima foi convertida em *class action*, a Uber ofereceu um acordo de 100 milhões de dólares que foi prontamente recusado pelo Juiz Chein, diante do seu valor irrisório e longe dos 850 milhões de dólares avaliado como razoável. Contudo, a Uber recorreu dessa decisão e acabou conseguindo que o Tribunal de São Francisco decidisse que os litígios deveriam ser solucionados por meio da arbitragem.

A segunda decisão merece destaque por ser originária de um país de tradição neoliberal, a Inglaterra. O Juiz Anthony Snelson, em 28 de outubro de 2016, classificou os motoristas como *workers*, correspondente a uma categoria de empregado precarizado em relação ao empregado pleno (*employee*)<sup>295</sup>. Afirmou que não são autônomos.

Como bem observou Letícia Righi:

A legislação do Reino Unido define "worker" como aquele que possui direito ao salário mínimo (6,50 libras por hora), 28 dias de férias, inclusão no plano de pensão, um sistema de trabalho seguro, além do direito de ser tratado como empregado, sem discriminações. O "employee" possui todos estes direitos, além de um contrato de trabalho por escrito, licença maternidade, aviso prévio e contribuição previdenciária.<sup>296</sup>

Reconhecer que o mundo é global é preciso. O que acontece num país deveria refletir no outro. Nesse sentido, é de se estranhar que tais decisões estrangeiras não tenham surtido efeitos na formação da jurisprudência pátria.

Referida decisão foi confirmada pelo Tribunal Trabalhista do Reino Unido, em 10 de novembro de 2017, rejeitando a tese da Uber de que seus motoristas são profissionais autônomos.

É preciso acessar os direitos reconhecidos internacionalmente e aplicar às situações no Brasil. Como bem afirmaram João Leal Amado e Catarina Gomes

---

<sup>294</sup> As decisões aqui mencionadas podem ser vistas em: CHAVES, Letícia Righi Rodrigues de Xavier. Informe sobre ações envolvendo a Uber no Direito Comparado. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 331.

<sup>295</sup> CHAVES, Letícia Righi Rodrigues de Xavier. Informe sobre ações envolvendo a Uber no Direito Comparado. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 332.

<sup>296</sup> CHAVES, Letícia Righi Rodrigues de Xavier. Informe sobre ações envolvendo a Uber no Direito Comparado. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 332.

Santos, “*employee* ou *worker*, o certo é que, para o Tribunal do Trabalho de Londres, os motoristas da Uber não são *self-employed independent contractors*”<sup>297</sup>.

Acredita-se que a jurisprudência internacional e os movimentos de cooperação judiciária em situações de normalidade democrática poderiam auxiliar no acesso a direitos, influenciando as decisões dos Tribunais pátrios com argumentos consistentes e com o arejamento do tema por meio do direito comparado também. Não menos importantes são as ferramentas “contra-marketing”, cuja ideia, nesse estudo, centra-se na promoção de uma ação de espetáculo contra o próprio espetáculo chamado Uber.

Nesse sentido, podem ser citados, a título propositivo, sem a pretensão de esgotar o tema, como ferramentas “contra-marketing”: performances, teatro<sup>298</sup>, documentários, *memes*, *cartoons*, charges, *stand-up comedy*, entre outras ações performáticas e artísticas, com o intuito de, por meio de um diálogo descontraído, atingir o objetivo de conscientização, capacitação e, porque não empoderamento. Um exemplo concreto do que se propõe é o documentário “*Gig Society*”, produzido pela ONG Repórter Brasil, que será lançado no ano de 2019.<sup>299</sup>

O fato é que a informação jurídica precisa chegar até a população. Para se mudar a Justiça a que se tem acesso, é preciso proporcionar capacitação jurídica aos cidadãos. Aproximar o cidadão da Justiça também é necessário e primordial, a meta, segundo Boaventura de Sousa Santos, deve ser a criação de “cultura jurídica que leve os cidadãos a sentirem-se mais próximos da justiça”<sup>300</sup>.

---

<sup>297</sup> AMADO, João Leal; SANTOS, Catarina Gomes. A Uber e os seus motoristas: mind the gap! In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 334-348.

<sup>298</sup> Pertinente mencionar a obra “Teatro do oprimido e outras poéticas políticas”, na qual Augusto Boal mostra alguns dos caminhos pelos quais o povo reassume sua função protagônica no teatro e na sociedade. (BOAL, Augusto. *Teatro do oprimido e outras poéticas políticas*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991).

<sup>299</sup> Nesse sentido, foi entrevistado informalmente pela autora da dissertação o diretor do documentário *Gig Society*, produzido pela ONG Repórter Brasil, Carlos Juliano Barros, que afirmou que o: “documentário, em linhas gerais, aborda as recentes transformações no mercado de trabalho gerados pela explosão de plataformas digitais (também conhecidas como “aplicativos”) que fazem a mediação entre quem demanda e quem oferta serviços. Esse processo vem sendo chamado de “uberização” do mercado de trabalho, em referência ao modelo que começou com motoristas de carros particulares e já se espalhou para uma série de categorias. Esse movimento reflete a intensificação dos modelos de trabalho ditos “flexíveis”, acompanhados do esvaziamento do conceito de “trabalhador” e promoção da ideia de “empreendedor”.”

<sup>300</sup> SANTOS, Boaventura de Sousa. *Para uma revolução democrática da justiça*. São Paulo: Cortez, 2008. p. 124.

Nesse sentido, relevante destacar a atuação do Programa de Pesquisa e Extensão "RECAJ UFMG" como ator importante para a construção desta mudança na cultura jurídica. Como afirmaram Adriana Goulart de Sena Orsini e Anelice Teixeira Costa, é preciso "pensar a formação nos métodos complementares de solução de conflitos nas faculdades de Direito". Isso implica em estruturar "um modelo de educação" que envolva "a articulação entre ensino, pesquisa e extensão para consolidar uma atuação voltada à gestão sustentável de disputas e conflitos sociais, cada vez mais multidimensionais e transdisciplinares"<sup>301</sup>.

Para se mudar a Justiça a que se tem acesso, é preciso, por fim, que o sistema judicial assuma sua quota-parte de responsabilidade na resolução de problemas causados pelas múltiplas injustiças sociais e se articular com outras organizações e instituições da sociedade, que possam contribuir para assumir a sua relevância política, gerando justiça em concreto.<sup>302</sup>

Diante desse panorama é preciso que o sistema judicial realize o controle civilizatório da uberização do trabalho<sup>303</sup> e estabeleça pontos de equilíbrio na tensão entre capital *versus* trabalho, em sua versão maximizada: a digital. O intuito é garantir civilidade e sustentabilidade, evitando-se a exploração do trabalho humano como mercadoria. Diminuir, em última análise, o fim do emprego protegido e do proletariado como classe social, transformado agora em multidão despersonalizada, desorganizada e sem pertencimento de classe. Ou, ainda, estancar o que as teorias da sociedade humana vêm denominando de "darwinismo social" no mundo do trabalho.<sup>304</sup>

Parte-se do pressuposto que ainda persiste um abismo social entre pessoas detentoras dos meios de produção, sejam eles máquinas ou *softwares*,

---

<sup>301</sup> Em relação ao papel da educação para o acesso à justiça, cf.: ORSINI, Adriana Goulart de Sena; COSTA, Anelice Teixeira. Educação para o acesso à justiça: a transformação dos paradigmas de solução de conflitos. *Revista da Faculdade de Direito da UFMG*, Belo Horizonte, n. 69, p. 23-43, jul./dez. 2016.

<sup>302</sup> SANTOS, Boaventura de Sousa. *Para uma revolução democrática da justiça*. São Paulo: Cortez, 2008. p. 40.

<sup>303</sup> DELGADO, Mauricio Godinho. Apresentação. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 10.

<sup>304</sup> Oportuno esclarecer que o darwinismo social faz uma releitura das teorias da evolução de Darwin na tentativa de justificar políticas que não fazem distinção entre aqueles capazes de sustentar a si e aqueles incapazes, de se sustentar. Empresários americanos encontraram em Darwin um defesa conveniente para o livre mercado. Atualmente não é mais utilizada em razão de seu conteúdo pejorativo e discriminatório. (LEONARD, Thomas C. Origins of the Myth of Social Darwinism: The Ambiguous Legacy of Richard Hofstadter's Social Darwinism in American Thought (PDF) *Journal of Economic Behavior & Organization*, 71, p. 37-51).

permanecendo a necessidade de estipulação de garantias legais para regulação do emprego. São garantias mínimas para o acesso à via principal de fruição de direitos de cidadania, como salário-mínimo, descanso semanal remunerado, férias, cobertura previdenciária, proteção contra acidentes de trabalho e doenças ocupacionais, por exemplo. Em resumo, se está falando do direito dos motoristas a terem direitos como trabalhadores subordinados que são.

O vínculo empregatício, institucionalizado com a Consolidação das Leis do Trabalho, de 1943 pressupõe a não eventualidade, que parece se contrapor à ideia de fluxo, mudanças constantes, flexibilidade, inovação, disrupção, ou seja, de "líquido", expressão cunhada por Zygmunt Bauman <sup>305</sup>. Contudo, como ensina Márcio Túlio Viana, o princípio protetivo, princípio- mãe do Direito do Trabalho, deve sim ser rígido:

[...] o Direito do Trabalho terá de ser flexível, mas não no sentido de abrir espaço ao mais forte - e sim no de persegui-lo em suas mutações. Ao mesmo tempo, terá também de ser rígido na defesa de seu princípio mais importante - o da proteção - do mesmo modo que o capital também o é quando se trata de acumular riquezas em poucas mãos. <sup>306</sup>

Certas palavras como vínculo formal, continuidade, permanência são vistas com certo receio pelo neoliberalismo, porque remetem à responsabilidade. A lógica de não ter vínculo é a de não ter responsabilidade.

A ausência de vínculo parece combinar com o atual estágio do capitalismo, o capitalismo cognitivo, da era digital, de plataforma, em que o capital é volátil, fluido e cambiante. Tem hipermobilidade, desloca-se com rapidez e na velocidade dos *bits*. Assim é o Uber, um aplicativo que pode sair do ar, ou melhor, da nuvem, de um instante para o outro. Assim é a Uber, empresa que oferece transporte, mas não tem carros. Vende um serviço de "leva-e-traz" de pessoas, mas não possui um único motorista contratado como empregado. Não tem garagem nem estacionamento, embora receba investimentos de investidores do mundo todo, como foi destacado ao longo do texto.

O capitalismo pode ter mudado, a forma de organizar a produção também, mas as pessoas não. A Internet pode ter trazido novas formas de se relacionar, de trabalhar, mas não mudou a essência do ser humano que, como pessoa, continua

---

<sup>305</sup> BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Tradução: Plínio. Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

<sup>306</sup> VIANA, Márcio Túlio. Terceirização e sindicato: um enfoque para além do direito. *Revista da Faculdade de Direito da UFMG*, n. 45, 2004, p. 242.

necessitando de alimentação, moradia, cultura, lazer, trabalho, previdência social, saúde, proteção legal.

É por isso que o Direito do Trabalho tem um papel singularmente contra-majoritário, no sentido de preservar a vida humana e a dignidade das pessoas que oferecem sua força de trabalho para os detentores dos meios de produção, materiais ou imateriais, lembrando-lhes da responsabilidade que detém para com estes trabalhadores. Segundo Bauman, são os invisíveis de um tempo líquido.<sup>307</sup> Ou são os líquidos do tempo virtual, utilizando a frase de Luiz Phillippe Vieira de Mello Filho.<sup>308</sup>

Nesse sentido, Ministério Público, Poder Judiciário, Ministério do Trabalho, Universidades, entre outras instituições, necessitam perder cada uma o seu próprio isolamento, articulando-se entre si e com outras organizações que possam auxiliá-las a assumir sua relevância política acerca desse problema do acesso à justiça no caso dos motoristas da Uber.

Somente dessa forma será possível dissipar a névoa sobre a via de uma vez por todas. Reconhecer os motoristas que dirigem ao lado, enxergar o caminho traçado até então, compreender os avisos de alerta na pista e, finalmente, enxergar a paisagem na estrada, sob um céu de brigadeiro.

---

<sup>307</sup> BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Tradução: Plínio. Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

<sup>308</sup> MELLO FILHO, Luiz Phillippe Vieira de. Prefácio. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017.

## CONCLUSÃO – O ACESSO À JUSTIÇA E AOS DIREITOS

"Quando *eu* uso uma palavra", disse Humpty Dumpty num tom bastante desdenhoso, "ela significa exatamente o que eu quero que signifique: nem mais, nem menos." "A questão é", disse Alice, "se pode fazer as palavras significarem tantas coisas diferentes." "A questão", disse Humpty Dumpty, "é saber quem vai mandar - só isto."<sup>309</sup>

Usando os diálogos de “Alice através do espelho”, percebe-se que os jogos de palavras correspondem aos jogos de poder: quem dita o vocabulário, as regras e até mesmo o Direito é aquele que detém o poder, que detém o comando, sendo que, hoje, o poder é o da programação. Em outras palavras, daquele que comanda o algoritmo.

A dominação, o poder, o biopoder, a biopolítica, o comando da psique humana, a biopsicopolítica tem como arma o uso da linguagem. O capitalismo da emoção se aproveitou disso e traduziu as emoções em palavras, com o intuito de dominar. A figura amplamente divulgada hoje, do “empresário de si mesmo” é um exemplo disso.

As bandeiras que a Uber levanta nas suas propagandas, nas suas ações de *marketing* e também em suas defesas nos processos judiciais revelam os jogos de palavras e de poder que pretendem fazer valer.

Ao longo da dissertação foi possível verificar que essas bandeiras, contendo expressões marcantes e muito diretas como "Eu dirijo e ganho o meu dinheiro"; "Eu dirijo no meu tempo livre"; "Eu dirijo e ganho toda semana"; "Seja seu próprio chefe"; "Dirija quando quiser"; "Sem escritório, nem chefe"; "Trabalhe com a Uber quando quiser"; "Eu dirijo e sou minha própria chefe"; "Eu dirijo para pagar a escola do meu filho"; "Eu dirijo pelo futuro da minha filha"; "Eu dirijo para me dedicar à música.", "Eu dirijo para pagar a mensalidade da minha faculdade"; "A Uber não é uma empresa de transporte" e "A Uber não é um aplicativo de táxi", surtiram efeitos tanto nos motoristas, como nos consumidores e até nas instituições. Tais frases deixaram dúvidas nas pessoas quanto aos trabalhadores serem titulares de direitos trabalhistas. Por tal razão foi necessária a análise desse *marketing* da Uber no primeiro capítulo.

Pôde-se perceber, no primeiro capítulo, como o *marketing* lida tanto com foco no trabalhador, como no consumidor e no Estado, atuando no universo das

<sup>309</sup> CARROLL, Lewis. *Aventuras de Alice no país das maravilhas*. Através do espelho e o que Alice encontrou lá. Rio de Janeiro: Zahar, 2009. p. 245.

emoções, para atingir seus objetivos empresariais. No segundo capítulo, compreendeu-se como o capitalismo cognitivo tornou o ambiente propício para a eclosão da Uberização do Trabalho, como se deu a passagem "da máquina à nuvem" e como a história do capitalismo da emoção começou.

Percebeu-se, também, que essa nuvem de dados, na verdade, é composta de ferro, de aço, de cobre e outros elementos da máquina, pois todos esses dados são armazenados em enormes *data centers*, a partir de servidores gigantescos. Assim, chega-se à conclusão que não se trata de um fenômeno tão novo assim.

Mudam as palavras.

Não muda a essência.

Não muda a realidade.

Trocar as palavras para dar uma falsa conotação e criar um disfarce não adianta, pois, cedo ou tarde, a farsa acaba sendo descoberta. Revela-se, por fim, ser uma falácia chamar empregado de "microempresário-parceiro", transporte clandestino de "UBER", vínculo empregatício de "parceria", empregador de "agente de conexão", metas de produtividade de "estrelas" e fraude de "mágica".

Entretanto, aos olhos do grande público, a "mágica" continua a acontecer. A chegada da Uber, como visto, foi espetacular, sob a ótica da comodidade, do preço, da rapidez, da informalidade, da praticidade e da ausência de vínculo social com aquele que dirige o carro, o motorista. Mas, como visto neste trabalho, uma análise a fundo revela que a mágica para acontecer não considera os integrantes do espetáculo em sua totalidade e, por isto mesmo, a conta não fecha.

Não fecha a conta para o motorista, que arca com os custos da utilização de bens de sua propriedade, como o veículo e o telefone celular, incluindo a depreciação desses bens, e os gastos de avarias, colisões e acidentes. Não fecha para a sociedade também; esta mesma sociedade que bate palmas para o novo modelo de transporte que, como já exposto, não é colaborativo. A sociedade é prejudicada com a fraude aos cofres públicos, em razão da sonegação fiscal, que impacta, por sua vez, a distribuição de verbas para saúde e educação da população.

Foram escolhidas quatro palavras de simbologia para balizar o caminho percorrido: o veículo, traçadas as estratégias de publicidade da Uber; o motor, apresentadas as bases históricas do combustível utilizado para justificar a dominação capitalista; a sinalização, onde as instituições públicas começam a perceber e a desvendar a fraude; e a direção, simbolizando a via, a trajetória e

desafios que precisam ser vencidos e superados a fim de que os motoristas tenham efetivo acesso à justiça e aos direitos trabalhistas. No meio desse caminho, descobriu-se que a colisão com a ordem jurídica é frontal.

Analisado o perfil dos motoristas, verificou-se que constituem uma multidão de trabalhadores e não possuem poder de decisão frente ao dono da tecnologia. O capitalismo é sofisticado e poderoso, por isso aqui se defende ser a demanda coletiva a via adequada de acesso à justiça dos motoristas da Uber. Contudo, diante das barreiras apresentadas para efetivação do acesso coletivo, foi preciso enxergar outras formas de acesso, também importantes, como as ferramentas “contra-marketing”, cuja ideia, nesse estudo, centrou-se na promoção de uma ação de espetáculo contra o próprio espetáculo chamado Uber.

Nesse sentido, foram citados, a título propositivo, sem a pretensão de esgotar o tema, como ferramentas “contra-marketing”: performances, teatro, documentários, memes, *cartoons*, charge, *stand-up comedy*, entre outras ações performáticas e artísticas. Com o intuito de atingir a conscientização, tais ferramentas utilizam um diálogo descontraído e as emoções para tocar nos sentimentos das pessoas humanas envolvidas. Um exemplo concreto do que se propõe é o documentário "*Gig Society*", produzido pela ONG Repórter Brasil, que será lançado no ano de 2019.

Em linhas gerais, pode-se dizer que o futuro talvez não seja tão mágico como a Uber pretende defender: o homem foi à Lua, mas não às estrelas; criaram os *emails* e mensagens de *whatsapp*, mas não teletransporte; os carros, em vez de voarem, como nos desenhos dos *Jetsons* e nas propagandas do Uber Air e Uber Elevate, continuam parados em engarrafamentos. Assim, é prudente que permaneça a opção pela dignidade, como suporte de valor do trabalho regulado, pois o homem e sua natureza humana permanecem.

O acesso à justiça e aos direitos, ainda, desponta como a via. Para tanto, é necessário que o Ministério Público, o Poder Judiciário, o Ministério do Trabalho, as Universidades, entre outras instituições, saiam cada uma de seu próprio isolamento e se articulem entre si, e com outras organizações, que as possam auxiliar a assumir sua relevância política acerca do tema. Essa articulação deve levar a políticas públicas e ao diálogo público e cooperativo para o verdadeiro e real acesso à justiça pela via dos direitos aos motoristas da Uber.

## REFERÊNCIAS

- AFTER drivers' Strike, Uber agrees to servisse charge cut. *Business Line Website*, 6 jan. 2016. Disponível em: <<http://www.thehindubusinessline.com/economy/logistics/after-drivers-strike-uber-agrees-to-service-charge-cut/article8073287.ece>>. Acesso em: 20 jun. 2018.
- ALONSO OLEA, Manuel. *Introdução ao Direito do Trabalho*. 4. ed. São Paulo: LTr, 1984.
- ALVES, Giovanni. *Trabalho, subjetividade e capitalismo manipulatório: o novo metabolismo social do trabalho e a precarização do homem que trabalha*. Disponível em <[http://www.giovannialves.org/Artigo\\_GIOVANNI%20ALVES\\_2010.pdf](http://www.giovannialves.org/Artigo_GIOVANNI%20ALVES_2010.pdf)>. Acesso em: 20 jun. 2018.
- AMADO, João Leal; SANTOS, Catarina Gomes. A Uber e os seus motoristas: mind the gap! In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 334-348.
- AMURI, Eduardo. O raio-x financeiro das empresas fofas. *Papo de homem Website*. Disponível em: <<https://papodehomem.com.br/o-raio-x-financeiro-das-empresas-fofas/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.
- ANTUNES, Ricardo. *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. São Paulo: Boitempo, 2018.
- ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy (Org.). *Infoproletários: degradação real do trabalho virtual*. São Paulo: Boitempo, 2009.
- ASHER-SCHAPIRO, Avi. Againstsharing. *Jacobin Website*, 14 set. 2014. <<http://tinyurl.com/m76zc9g>>. Acesso em: 20 jun. 2018.
- ASHTON, Kevin. That “internet of Things” Thing. *RFIDJournal*, 22 jan. 2009. Disponível em: <<http://www.rfidjournal.com/articles/view?4986>>. Acesso em: 20 jun. 2018.
- AVRITZER, Leonardo; MARONA, Marjorie; GOMES, Lilian (Coord.). *Cartografia da justiça no Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2014.
- BABOIN, José Carlos de Carvalho. Trabalhadores sob demanda: o caso Uber. *Revista LTr*, São Paulo, ano 81, n. 3, mar. 2017.
- BABOIN, José Carlos de Carvalho. Trabalhadores sob demanda: o caso Uber. *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, Brasília, vol. 83, n. 1, jan/mar 2017.
- BARBATO, Maria Rosária; FINELLI, Lília Carvalho. Greve nacional e internacional: perspectivas gerais e problematização na seara das empresas multinacionais. *Apresentação no Congresso Brasil-Uruguaí, “As empresas multinacionais e o Direito do Trabalho: estudo comparado entre Brasil e Uruguaí”, em 9 de setembro de 2014.*

BARROS, R. UberToy ajuda no Dia Mundial da Criança. *Mais Motores Website*, 29 maio 2015. Disponível em: <<http://www.maismotores.net/2015/05/ubertoy-ajuda-no-dia-mundial-da-crianca/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Tradução: Plínio. Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

BEAL, Xavier. Pourquoi les VTC se mettent-ils en grève ce jeudi 15 décembre? *TF1 Website*, 15 dez. 2016. Disponível em: <<http://www.tf1.fr/tf1/auto-moto/news/pourquoi-vtc-se-mettent-greve-jeudi-15-decembre-9575605.html>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

BOAL, Augusto. *Teatro do oprimido e outras poéticas políticas*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991.

BONAVIDES, Paulo. *Teoria Constitucional da Democracia Participativa*. São Paulo: Malheiros, 2001.

BOUTANG, Y. Moulrier; CORSANI, Antonella; LAZZARATO, Maurizio (Coord.). *Capitalismo cognitivo: propiedad intelectual y creación colectiva*. Madrid: Traficantes de sueños, 2004.

BRANDOM, Russel; HAWKINS, Andrew. How Uber secretly investigated its legal foes – and got caught. *The Verge Website*, 10 jul. 2016. Disponível em: <<http://www.theverge.com/2016/7/10/12127638/uber-ergo-investigation-lawsuit-fraud-travis-kalanick>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

BRASIL. Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1942. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. *Diário Oficial da União*, 9 ago. 1943. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm)>. Acesso em: 20 jun. 2018.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. *Manual de Combate ao Trabalho em Condições Análogas à de Escravo*. Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego, 2011. Disponível em: <<http://acesso.mte.gov.br/data/files/8A7C816A350AC88201350B7404E56553/combate%20trabalho%20escravo%20WEB.PDF>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp 1280321 / MG, 2ª Turma, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, 2ª Turma, julgado em 06/03/2012, DJe 09/03/2012. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=1280321&b=ACOR&p=true&l=10&i=22>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Resp nº 476.660, 2ª T, Rel. Min. Eliana Calmon, julgado em 20.05.2003, DJ 04/08/2003, p. 274. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=476660&b=ACOR&p=true&l=10&i=6>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte. *Sentença processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112*, publicada em 13/02/2017

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. Jurisprudência do TRT-MG sobre Uber. Notícias Jurídicas. *TRT 3 Website*, 16 mar. 2018. Disponível em: <<https://portal.trt3.jus.br/internet/conheca-o-trt/comunicacao/noticias-juridicas/jurisprudencia-do-trt-mg-sobre-uber>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. *Processo nº 0011863-62.2016.5.03.0137*. Exceção de Suspeição. 2017.

BROOKS, Chris. Putting the Con in the Gig Economy. *Labor Notes Website*, 22 ago. 2016. Disponível em: <<http://www.labornotes.org/blogs/2016/08/putting-con-gig-economy>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

CAPPELLETTI, Mauro; GARTH, Bryant. *Acesso à justiça*. Trad. Ellen Gracie Northfleet. Porto Alegre: Fabris, 1988.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. *Cooperativas de mão-de-obra: manual contra a fraude*. São Paulo: LTr, 2002.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 130-146.

CARELLI, Rodrigo. Aula sobre a uberização do trabalho. Canal da Escola Judicial TRT5 – BA. *Youtube*, 19 maio 2017. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=cAFekEiFSIs>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

CARROLL, Lewis. *Aventuras de Alice no país das maravilhas*. Através do espelho e o que Alice encontrou lá. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

CARROT AND STICK. *Wikipedia*. Disponível em: <[https://en.wikipedia.org/wiki/Carrot\\_and\\_stick](https://en.wikipedia.org/wiki/Carrot_and_stick)>. Acesso em: 20 jun. 2018.

CASAGRANDE, Cássio. O que as strippers dos EUA podem ensinar sobre a Reforma Trabalhista. *Jota*, 7 mar. 2018. Disponível em: <<https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/o-que-as-strippers-dos-eua-podem-ensinar-sobre-reforma-trabalhista-07032018>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende. Desafio do Direito do Trabalho é limitar o poder do empregador-nuvem. *Conjur*, 16 fev. 2017. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2017-fev-16/desafio-direito-trabalho-limitar-poder-empregador-nuvem>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende. O Direito do Trabalho pós-material: o trabalho da “multidão” produtora. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 101-117.

CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende; MENDES, Marcus Menezes Barberino; OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. Subordinação, Dependência e Alienidade no Trânsito para o Capitalismo Tecnológico. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende

(Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 166-179.

CHAVES, Leticia Righi Rodrigues de Xavier. Informe sobre ações envolvendo a Uber no Direito Comparado. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 331.

COSTA, Roberth. Insatisfeitos, motoristas do Uber vão cruzar os braços e deixar BH em “ponto morto”. *Bhaz Website*, 9 ago. 2016. Disponível em: <<http://tinyurl.com/j2kotoh>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

DE MASI, Domenico. *Alfabeto da sociedade desorientada: para entender nosso tempo*. Tradução de Federico Carotti e Silvana Cobucci. São Paulo: Objetiva, 2017.

DE MASI, Domenico. *O Ócio Criativo* (entrevista a Maria Serena Palieri). Tradução Léa Manzi. Rio de Janeiro: Sextante, 2000.

DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2017.

DELGADO, Gabriela Neves. "Opção pelo Direito do Trabalho". *Jornal Estado de Minas*. 29 de setembro de 2006. p. 15.

DELGADO, Gabriela Neves. *Direito Fundamental ao Trabalho Digno*. 2. ed. São Paulo: LTr, 2015.

DELGADO, Mauricio Godinho. A natureza jurídica do poder empregatício. Tese (Doutorado em Direito). Programa de pós-graduação em Direito da Universidade Federal de Minas Gerais. 1994.

DELGADO, Mauricio Godinho. Apresentação. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 10.

DELGADO, Mauricio Godinho. *Capitalismo, trabalho e emprego: entre o paradigma da destruição e os caminhos de reconstrução*. São Paulo: LTr, 2005.

DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de direito do trabalho*. 16. ed. São Paulo: LTr, 2017.

DIAMOND, Jared M. *Armas, germes e aço: os destinos das sociedades humanas*. 19. ed. Rio de Janeiro: Record, 2017.

DIÓGENES, Juliana. Após táxis, Uber agora enfrenta seus motoristas. *O Estado de São Paulo Website*, 26 mar. 2016. Disponível em: <<http://tinyurl.com/jyfx2hh>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

ECONOMIDES, Kim. Lendo as ondas do Movimento de Acesso à Justiça: epistemologia versus metodologia? In: PANDOLFI, Dulce et al. (Org.). *Cidadania, justiça e violência*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1999.

EDELMAN, Bernard. *A legalização da classe operária*. São Paulo: Boitempo, 2016.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir*. 42. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2018.

FRANCE. *LOI n° 2015-992 du 17 août 2015*, relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Disponível em:

<<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2015/8/17/DEVX1413992L/jo/texte>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

FUMAGALLI, Andrea; LUCARELLI, Stefano. A model of cognitive capitalism. A preliminary analysis. *European Journal of Economic and Social Systems*. Lavoisier, vol. 20(1), p. 117-133, 2007.

GLADWELL, Malcolm. *O ponto da virada*. Rio de Janeiro: Sextante, 2009. p. 13.

GONÇALVES, Márcio Toledo. Uberização: um estudo de caso – as tecnologias disruptivas como padrão de organização do trabalho no século XXI. *Revista LTr*, São Paulo, ano 81, n. 3, mar. 2017.

HAN, Byung-Chul. *A sociedade da transparência*. Lisboa: Relógio D'Água, 2012.

HAN, Byung-Chul. *A sociedade do cansaço*. Trad. Enio Paulo Giachini. 2. ed. Rio de Janeiro: Petrópolis, Vozes, 2017.

HAN, Byung-Chul. Por que hoje a revolução não é possível? *El País*, 3 out. 2014.

Disponível em:

<[https://brasil.elpais.com/brasil/2014/09/22/opinion/1411396771\\_691913.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2014/09/22/opinion/1411396771_691913.html)>.

Acesso em: 20 jun. 2018.

HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder, 2015.

HARARI, Yuval Noah. *Homo Deus: uma breve história do amanhã*. São Paulo: Cia das Letras, 2016.

HARARI, Yuval Noah. *Sapiens – uma breve história da humanidade*. São Paulo: L&PM, 2015.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 15. ed. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006. p. 121.

HERRMAN, John. The Uber counterculture. *The Awl Website*, 17 nov. 2015.

Disponível em: <<https://theawl.com/the-uber-counterculture-ad0674aba359#.p7ij2xr33>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

HERRMAN, John. The Uber counterculture. *The Awl Website*, 17 nov. 2015.

Disponível em: <<http://tinyurl.com/zbjwxnw>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

HILL, Steven. *Raw deal: how the “Uber economy” and the runaway capitalism are screwing American workers*. New York: Letra Livre, 2015.

History of Uber - Travis Kalanick, Co-Founder and CEO of Uber - How They Started. *Youtube*, 15 jul. 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=horKATZh4-8>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

ITALIA. Tribunale di Milano. *Procedimento cautelare iscritto al n° 16612/2015*. Disponível em: <<http://www.leggioggi.it/wp-content/uploads/2015/05/UberOrdinanzaMaggio2015.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

ITALIA. Tribunale di Milano. *Procedimento cautelare iscritto al n° 35445/2015 e 36491/2015*. Disponível em: <<http://www.dimt.it/2015/07/10/uber-pop-il-testo-dellordinanza-del-tribunale-di-milano-che-conferma-il-blocco/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

KALANICK, Travis. *O plano do Uber para colocar mais pessoas em menos carros*. TED Talks 2016. Filmado em fev. 2016. Disponível em: <[https://www.ted.com/talks/travis\\_kalanick\\_uber\\_s\\_plan\\_to\\_get\\_more\\_people\\_into\\_fewer\\_cars?language=pt-br#t-21979](https://www.ted.com/talks/travis_kalanick_uber_s_plan_to_get_more_people_into_fewer_cars?language=pt-br#t-21979)>. Acesso em: 20 jun. 2018.

KALANICK, Travis. Why Uber Believes in Second Chances. *Facebook Website*, Travis Kalanick's Notes, 6 out. 2016. Disponível em: <<https://www.facebook.com/notes/travis-kalanick/why-uber-believes-in-second-chances/1211799922174508>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

KOKALITCHEVA, Kia. Uber drivers protest wage cuts in New York and San Francisco. *Fortune Website*, 1º fev. 2016. Disponível em: <<http://tinyurl.com/jbg572b>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

LACY, Sarah. The moment I learned just how far Uber will go to silence journalists and attack women. *Pando Website*, 17 nov. 2014. Disponível em: <<https://pando.com/2014/11/17/the-moment-i-learned-just-how-far-uber-will-go-to-silence-journalists-and-attack-women/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

LASHAE, Taylor. UBER Commercial. *Youtube*, 5 set. 2014. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ea5Woi9ePZU>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

LAVADO, Thiago. Uber muda forma de cobrança e motoristas ameaçam greve. *Revista Exame Website*, 29 jun. 2018. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/blog/primeiro-lugar/uber-muda-forma-de-cobranca-e-motoristas-ameacam-greve/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

LEAL, Ubiratan. Greve expõe fragilidade trabalhista de motoristas do Uber. *Outra Cidade Website*, 28 mar. 2016. Disponível em: <<http://tinyurl.com/zgqv5rc>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

LEITE, Carlos Henrique Bezerra. *Ministério Público do Trabalho: Doutrina, Jurisprudência e Prática*. 3. ed. São Paulo: LTr, 2006.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. A Relação entre o Implemento das Inovações Tecnológicas Disruptivas e a Potencialização de Práticas Antissindicais. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 304-317.

LEONARD, Thomas C. Origins of the Myth of Social Darwinism: The Ambiguous Legacy of Richard Hofstadter's Social Darwinism in American Thought (PDF). *Journal of Economic Behavior & Organization*, v. 71, p. 37-51.

LESSIG, Lawrence. *Code and other laws of Cyberspace*. Basic Books, 1999.

LESSIG, Lawrence. Code is law. *Harvard Magazine Website*. Disponível em: <<https://www.harvardmagazine.com/2000/01/code-is-law-html>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

LÉVY, Pierre. *Cibercultura*. Trad. Carlos Irineu da Costa. São Paulo: Editora 34, 2009.

LÓPEZ, Carlos Górriz. Concorrência desleal da Uber na Espanha. Tradução de Ana Carolina Reis Paes Leme e Carolina Rodrigues Carsalade. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 101-116.

LUTTWAK, Edward. *Turbocapitalismo: Perdedores e Ganhadores da economia globalizada*. São Paulo: Nova Alexandria, 2001.

MARX, Karl. *Capital: a critique of political economy*. International Publishers Company, 1967. v. 1.

MAURER, Augusto. Por que a publicidade do Uber é, mais do que enganosa, perversa. *Impromptu Website*, 22 ago. 2017. Disponível em: <<http://impromptu.sul21.com.br/2017/08/por-que-a-publicidade-do-uber-e-mais-do-que-enganosa-perversa/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

MAZZILLI, Hugo Nigro. *O inquérito civil*. 3. ed, São Paulo: Saraiva, 2008.

MEDEIROS NETO, Xisto Tiago de. A fase probatória na Ação Coletiva Trabalhista. In: RIBEIRO JÚNIOR, José Hortêncio et al (Org.). *Ação coletiva na visão de juízes e Procuradores do Trabalho*. São Paulo: LTr, 2006.

MELLO FILHO, Luiz Philippe Vieira de. Prefácio. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017.

MELO, Luísa. Após aporte de US\$2,1 bi, Uber já vale mais que Ford ou GM. *Revista Exame Website*, 1º jun. 2016. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/negocios/com-aporte-de-us-2-1-bi-uber-ja-vale-mais-que-ford-ou-gm/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

MELO, Raimundo Simão de. *Ação civil pública na justiça do trabalho*. 2. ed. São Paulo: LTr, 2004.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO. Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (CONAFRETE). *Relatório Conclusivo do Grupo de Estudos Uber*. 2017.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Uber no transporte rodoviário de cargas: a morte de dois milhões de empregos ou a chance de acabar com a fraude legislada no setor? In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 232-245.

MOTORISTAS de Uber bloqueiam avenida em protesto contra o aplicativo na PB. *G1 Website*, 27 mar. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/motoristas-de-uber-bloqueiam-avenida-em-protesto-contra-o-aplicativo-na-pb.ghtml>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. *Declaração de Filadélfia*. Disponível em: <<https://goo.gl/9H2eks>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

ORSINI, Adriana Goulart de Sena; COSTA, Anelice Teixeira. Educação para o acesso à justiça: a transformação dos paradigmas de solução de conflitos. *Revista da Faculdade de Direito da UFMG*, Belo Horizonte, n. 69, p. 23-43, jul./dez. 2016.

ORWELL, George. 1984. São Paulo: Editora Nacional, 2003.

Peer-to-peer (P2P). *High-Tech CCM Website*, dez. 2016. Disponível em: <<http://br.ccm.net/faq/10017-o-que-e-o-peer-to-peer-p2p>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

PIKETTY, Thomas. *O capital no século XXI*. São Paulo: Intrínseca, 2014.

PIMENTA, José Roberto Freire; FERNADES, Nadia Soraggi. A importância da coletivização do processo trabalhista. In: SENA, Adriana Goulart de; DELGADO, Gabriela Neves; NUNES, Raquel Portugal (Coord.). *Dignidade humana e inclusão social: caminhos para a efetividade do direito do trabalho no Brasil*. São Paulo: LTr, 2010. p. 289-305.

PORTO, Lorena Vasconcelos. *A subordinação no contrato de emprego: desconstrução, reconstrução e universalização do conceito jurídico*. 356 f. Dissertação (Mestrado em Direito). Pós-graduação da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, 2008.

PORTO, Lorena Vasconcelos. *A subordinação no contrato de trabalho: uma releitura necessária*. São Paulo: LTr, 2009.

PROCHNO, Pedro. Fatos e Dados sobre a Uber. *Uber Newsroom Website*, 12 abr. 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

PROPAGANDA da Uber atinge músicos. *Reclame Aqui Website*, 21 ago. 2017. Disponível em: <[https://www.reclameaqui.com.br/uber/propaganda-da-uber-atinge-musicos\\_pYsNYF9FJ\\_chNZ1R/](https://www.reclameaqui.com.br/uber/propaganda-da-uber-atinge-musicos_pYsNYF9FJ_chNZ1R/)>. Acesso em: 20 jun. 2018.

PUMA, Juan Arboleda. Comercial Uber Young Golds. *Youtube*, 13 jan. 2015. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=kIsC3EleYOo>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

RAMPELL, Catherine. Who will win the ridesharing war? Probably not consumers. *Washington Post*, 2 out. 2014. Disponível em:

<[https://www.washingtonpost.com/opinions/catherine-rampell-consumers-likely-to-lose-the-uber-lyft-ride-share-war/2014/10/02/f4810f74-4a6c-11e4-a046-120a8a855cca\\_story.html?utm\\_term=.499955476088](https://www.washingtonpost.com/opinions/catherine-rampell-consumers-likely-to-lose-the-uber-lyft-ride-share-war/2014/10/02/f4810f74-4a6c-11e4-a046-120a8a855cca_story.html?utm_term=.499955476088)>. Acesso em: 20 jun. 2018.

REIS, Daniela Muradas; CORASSA, Eugênio Delmaestro. Aplicativos de transporte e plataforma de controle: o mito da tecnologia disruptiva do emprego e a subordinação por algoritmos. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 157-165.

RIBEIRO, Ailana Santos. *A crise ética do Direito do Trabalho na sociedade de consumo*. 164 f. Dissertação (Mestrado em Direito). Programa de Pós-graduação da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2018.

RIBEIRO, Gabriel Francisco. Uber tem 500 mil motoristas no Brasil e diz: “modelo fica inviável com PL”. *Uol Website*, 27 out. 2017. Disponível em:

<<http://tecnologia.uol.com.br/noticias/redacao/2017/10/27/uber-tem-500-mil-motoristas-no-brasil-e-diz-modelo-fica-inviavel-com-pl.htm>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

RIFKIN, Jeremy. *Sociedade com custo marginal zero: a internet das coisas, os bens comuns colaborativos e o eclipse do capitalismo*. trad. Monica Rosemberg. São Paulo: M.Books, 2016.

RIO DE JANEIRO. Procuradoria Regional do Trabalho da 1ª Região. *Inquérito Civil nº 001417.2016.01.000/6*. Deferimento de vista em 13/12/2016, para utilização em pesquisa.

RODRIGUES, Vanessa. Motoristas do Uber criam sindicato no Pernambuco e se filiam à CUT. *Ilisp Website*, 10 jan. 2017. Disponível em: <<http://www.ilisp.org/noticias/motoristas-do-uber-criam-sindicato-no-pernambuco-e-se-filiam-cut/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

SANTOS, Boaventura de Sousa. *Para uma revolução democrática da justiça*. São Paulo: Cortez, 2008.

SANTOS, Boaventura de Sousa. *Pela mão de Alice: o social e o político na pós-modernidade*. São Paulo: Cortez, 2010.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização*. São Paulo: Record, 2000.

SANTOS, Ronaldo Lima dos. Fraude nas relações de trabalho: morfologia e transcendência. *Boletim Científico*, n. 28 e n. 29, julho/dezembro/2008. Disponível em: <<http://boletimcientifico.escola.mpu.mp.br>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

SARLET, Ingo Wolfgang. *A eficácia dos direitos fundamentais*. 7. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2007.

SCHOLZ, Trebor. *Cooperativismo de plataforma: contestando a economia do compartilhamento corporativa*. São Paulo: Elefante, 2017.

SCHOLZ, Trebor. Platform Cooperativism vs. The Sharing Economy. *Medium Website*, 5 dez. 2016. Disponível em: <<https://medium.com/@trebors/platform-cooperativism-vs-the-sharing-economy-2ea737f1b5ad#.moydlbsf8>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

SILVA, Nathane Fernandes. *O diálogo dos excluídos: a mediação social informativa como instrumento de ampliação do acesso à justiça pela via dos direitos no Brasil*. 196 f. Tese (Doutorado em Direito). Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2017.

SILVA, Tiago Falchetto. O Elemento Regulador do Ciberespaço, o Código-Fonte, e-Discovery e o Contrato-Realidade Virtual na Sociedade da Informação In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 323-329. SLEE, Tom. *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*. Tradução de João Peres; notas da edição de Tadeu Breda. São Paulo: Elefante, 2017.

STALLMAN, Richard. *Reasons not to use Uber*. Disponível em: <<https://stallman.org/uber.html>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

STARLING, Mateus. Propaganda da Uber esculacha os músicos? *Youtube*, 11 ago. 2017. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=F0Kj4AU7CM>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

SUSSEKIND, Arnaldo. *Direito constitucional do trabalho*. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

TANENBAUM, Gil. Uber to make \$1 billion investment in China. *Jewish Business News Website*, 14 jun. 2015. Disponível em: <<http://jewishbusinessnews.com/2015/06/14/uber-to-make-1-billion-investment-in-china/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

TAYLOR, Frederick Winslow. *Princípios de administração científica*. São Paulo: Departamento Administrativo do Serviço Público/Serviço de Documentação, distribuído pela Atlas, 1948. Também disponível para download em: <<http://www.gutenberg.org/ebooks/6435>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

TODOLÍ SIGNES, Adrián. El impacto de la *Uber. Economy* en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo. *IUSLabor*, Madrid, n. 3, p. 1-25, 2015. Disponível em: <[https://www.upf.edu/iuslabor/\\_pdf/2015-3/Todoli.pdf](https://www.upf.edu/iuslabor/_pdf/2015-3/Todoli.pdf)>. Acesso em: 20 jun. 2018.

TODOLÌ SIGNES, Adrián. *El trabajo en la era de la economía colaborativa*. Valência: Tirant lo blanch, 2017.

TOTTEN, Gregory. UBER: Commercial. *Youtube*, 3 mar. 2014. Disponível em: <[https://www.youtube.com/watch?v=2o9wR5\\_NfS8](https://www.youtube.com/watch?v=2o9wR5_NfS8)>. Acesso em: 20 jun. 2018.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA EUROPEU. *Acórdão do processo C 434/15-ECLI:EU:C:2017:981*. Disponível em: <<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text&docid=198047&pageIndex>>

=0&doclang=pt&mode=lst&dir&occ=first&part=1&cid=854178>. Acesso em: 20 jun. 2018.

UBER "esconde" índices de preço dinâmico e passageiros reclamam. *Canaltech Website*, 8 dez. 2016. Disponível em: <<https://canaltech.com.br/noticia/uber/uber-esconde-indices-de-preco-dinamico-e-passageiros-reclamam-85517/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

UBER BLOG. *Casamento comunitário leva 500 casais para se casar*. 20 mar. 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/belo-horizonte/casamento-comunitario-2018/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

UBER CEO investigated over allegations of fraud in price-fixing case. *The Guardian Online*, 8 jun. 2016. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/technology/2016/jun/08/uber-price-fixing-lawsuit-ceo-travis-kalanick-spencer-meyer>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

UBER drivers demand higher pay in Nationwide protest. *Slashdot Website*, 29 nov. 2016. Disponível em: <<https://tech.slashdot.org/story/16/11/29/150215/uber-drivers-demand-higher-pay-in-nationwide-protest>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

UBER movimentação o mercado de aluguel de carros. *Mano a Mano Rent a Car Website*, 28 ago. 2016. Disponível em: <<http://manoamanorentacar.com.br/uber-movimenta-o-mercado-de-aluguel-de-carros/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

UBER. Bits and Atoms: Uber. *Youtube*, 3 fev. 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=bx1-im6i8uke>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

UBER. *Encontre uma cidade*. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/cities/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

UBER. Music that moves you. *Uber Website*. Disponível em: <<https://www.uber.com/drive/music/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

UBER. *Our History*. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/our-story/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

UBER. Solve Traffic, Together: Uber Philippines. *Youtube*, 12 set. 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=sF18CKLVa-Y>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

UBER. Você sabia que o aplicativo para motoristas parceiros da Uber é adaptado para pessoas com deficiência auditiva? O Carlos é uma das pessoas que se beneficiam disso. *Facebook Website*, Uber Timeline, 14 out. 2016. Disponível em: <<https://www.facebook.com/uberbr/videos/807534796024349>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

UNI COMMON KNOWLEDGE. History of Uber - Travis Kalanick, Co-Founder and CEO of Uber - How They Started. *Youtube*, 15 jul. 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=horKATZh4-8>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

UNITED STATES OF AMERICA. Superior Court of The State of California. *Case nº CGC-16-552156*, Samuel Ward Spangenberg vs. Uber Technologies, Inc. Disponível

em: <<https://www.documentcloud.org/documents/3227535-Spangenberg-Declaration.html>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

VASCONCELOS, Antônio Gomes de; VALENTINI, Rômulo Soares; NUNES, Talita Camila Gonçalves. Tecnologia da Informação e seus impactos nas relações trabalho-capital. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 89-100.

VIANA, Márcio Túlio. Poder diretivo e sindicato: entre a opressão e a resistência. *Caderno Jurídico*, Brasília, Escola Judicial do TRT da 10ª Região, ano IV, n. 6, nov./dez. 2005.

VIANA, Marcio Túlio. Terceirização e sindicato: um enfoque para além do direito. *Revista da Faculdade de Direito da UFMG*, n. 45, p. 203-242, 2004.

VTC contre Uber: les chauffeurs en grève annoncent de nouveaux blocages dimanche. *Le Parisien Website*, 17 dez. 2016. Disponível em: <<http://www.leparisien.fr/transports/vtc-sept-chauffeurs-interpelles-apres-des-altercations-a-paris-17-12-2016-6467778.php>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

WATANABE, Kazuo. Tutela antecipada e tutela específica das obrigações de fazer e não fazer. In: TEIXEIRA, Sálvio de Figueiredo. *Reforma do Código de Processo Civil*. São Paulo: Saraiva, 1996.

WIENER-BRONNER, Danielle. Uber is using GPS to punish drivers in China who get too close to protests. *Fusion Website*, 14 jun. 2015. Disponível em: <<http://fusion.net/story/150389/uber-is-using-gps-to-punish-drivers-in-china-who-get-too-close-to-protests/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

WIKIPEDIA. *Instagram*. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Instagram>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

WIKIPEDIA. *Marketing*. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Marketing>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

WIKIPEDIA. *Os Jetsons*. Disponível em: <[https://pt.wikipedia.org/wiki/The\\_Jetsons](https://pt.wikipedia.org/wiki/The_Jetsons)>. Acesso em: 20 jun. 2018.

WONG, Julia Carrie. Study: Uber and Lyft have 'pattern of discrimination' against black passengers. *The Guardian Online*, 31 out. 2016. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/technology/2016/oct/31/uber-lyft-racial-discrimination-us-boston-seattle>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

**ANEXO A.2 – DEPOIMENTOS, TRCT`S, LISTA DE EMPREGADOS DEDITIDOS,  
PEDIDOS DE VISTA, DESPACHO QUE RETIROU O SIGILO, CONTIDOS NO  
INQUÉRITO CIVIL DO MPT EM FACE DA UBER**

Funcionários

Matricula	Nome	Data Admis.	Descrição	Dt. Demissao	Cod.Afa.FGT	Descrição do Afastamento
104859	MARIANA PENIDO C MACHADO	29/06/15	ESTAGIARIO (A)	18/08/2015	D	EXTINÇÃO NORMAL DO CONTRATO DE TRABALHO POR PRAZO DETERMINADO
107355	PEDRO MENEGHETTI FAE GOMES	30/11/15	GER OPERACOES LOGIST	21/01/2016	I	RESCISÃO SEM JUSTA CAUSA INICIATIVA EMPREGADOR
104394	FILIPPO SCOGNAMIGLIO R ARAUJO	01/06/15	GERENTE GERAL	01/03/2016	I	RESCISÃO SEM JUSTA CAUSA INICIATIVA EMPREGADOR
103309	LEONARDO ROCHA BATISTA PAIVA	02/03/15	GER MARKETING	01/06/2016	I	RESCISÃO SEM JUSTA CAUSA INICIATIVA EMPREGADOR
107636	PEDRO SAADI ALVES DE AQUINO	04/01/16	COORD DE OPERACOES	10/06/2016	J	DESLIGAMENTO DO EMPREGADO INICIATIVA PROPRIA
107420	RAFAELA TAVARES DE LACERDA	07/12/15	GER MARKETING	22/06/2016	I	RESCISÃO SEM JUSTA CAUSA INICIATIVA EMPREGADOR
106192	GUSTAVO DE CARVALHO SOUSA	05/10/15	GER OPERACOES LOGIST	22/07/2016	J	DESLIGAMENTO DO EMPREGADO INICIATIVA PROPRIA
101777	IRIS MORENA SOUSA FREUND	01/07/14	GER MARKETING	01/08/2016	I	RESCISÃO SEM JUSTA CAUSA INICIATIVA EMPREGADOR
103370	AUGUSTO CESAR DUARTE DA SILVA	09/03/15	GER OPERACOES LOGIST	01/08/2016	I	RESCISÃO SEM JUSTA CAUSA INICIATIVA EMPREGADOR

# TERMO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO

## IDENTIFICAÇÃO DO EMPREGADOR

01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
03 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) R Barao de Lucena, 85A			04 Bairro Botafogo	
05 Município Rio de Janeiro	06 UF RJ	07 CEP 22260020	08 CNAE 6204000	09 CNPJ/CEI Tomador/Obra:

## IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHADOR

10 PIS/PASEP 12875364601	11 Nome IRIS MORENA SOUSA E FREUND			
12 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) R ALMIRANTE GOMES PEREIRA , 130 APTO 304			13 Bairro CENTRO	
14 Município RIO DE JANEIRO	15 UF RJ	16 CEP 22291170	17 CTPS (nº,série,UF) 45487 - 140 /RJ	18 CPF 09225290780
19 Data de Nascimento 09/03/1981	20 Nome da Mãe ANITA GARYBALDI SOUSA			

## DADOS DO CONTRATO

21 Tipo de Contrato 1. Contrato de trabalho por prazo indeterminado				
22 Causa do Afastamento DESPEDIDA SEM JUSTA CAUSA, PELO EMPREGADOR				
23 Remuneração Mês Ant. 12.522,46	24 Data de Admissão 01/07/2014	25 Data do Aviso Prévio 01/08/2016	26 Data de Afastamento 01/08/2016	27 Cód. Afastamento SJ2
28 Pensão Alim. (%) TRCT 0,00	29 Pensão Alim. (%) FGTS 0,00		30 Categoria do Trabalhador 01	
31 Código Sindical 0000043678720-8	32 CNPJ e Nome da Entidade Sindical Laboral 29183910000139 SINDPD RJ-SIND TRAB EMPR PROC DADOS RJ			

## DISCRIMINAÇÃO DAS VERBAS RESCISÓRIAS

VERBAS RESCISÓRIAS					
Rubrica	Valor	Rubrica	Valor	Rubrica	Valor
50 Saldo de 01/dias Salário (líquido de 00/faltas e DSR)	417,42	51 Comissões	0,00	52 Gratificação	0,00
53 Adic. de Insalubridade 0,00 %	0,00	54 Adic. de Periculosidade 0,00 %	0,00	55 Adic. Noturno 0,00 horas a %	0,00
56.1 Horas Extras 0,00 horas a 0,00%	0,00	57 Gorjetas	0,00	58 Descanso Semanal Remunerado (DSR)	0,00
59 Reflexo do DSR sobre o Salário Variável	0,00	60 Multa Art. 477,§8º/CLT	0,00	62 Salário-Família	0,00
63 13º Salário Proporcional 7/12 avos	8.025,82	64.1 13º Salário-Exerc. ___/12 avos	0,00	65 Férias Proporc 1/12 avos	1.084,86
66 Férias Venc. Per. Aquis. / / a / /	0,00	68 Terço Constituc. de Férias	723,24	69 Aviso Prévio Indenizado 36.0/dias	16.008,34
70 13º Salário (Aviso Prévio Indenizado)	1.146,55	71 Férias (Aviso Prévio Indenizado)	1.084,86	95.1 Ajuda Custo Academia	9,22
95.2 Ajuda Custo Telefone	6,78	99 Ajuste do Saldo Devedor	0,00	<b>TOTAL BRUTO</b>	<b>28.507,09</b>

## DEDUÇÕES

Desconto	Valor	Desconto	Valor	Desconto	Valor
100 Pensão Alimentícia	0,00	101 Adiantamento Salarial	0,00	102 Adiantamento 13º Salário	0,00
103 Aviso Prévio Indenizado 00/dias	0,00	112.1 Previdência Social	570,88	112.2 Prev Social - 13º Salário	570,88
114.1 IRRF	0,00	114.2 IRRF sobre 13º Salário	1.496,04	115 Desc.1a.parc.13o.sa	6.261,23
115.1 Vale Refeicao	388,50	116 Desc. de Valor Liq. de TRCT-Quitado	0,00		
				<b>TOTAL DEDUÇÕES</b>	<b>9.287,53</b>
				<b>VALOR LÍQUIDO</b>	<b>19.219,56</b>

**TERMO DE HOMOLOGAÇÃO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO**

<b>EMPREGADOR</b>				
01 CNPJ/CEI 17895646000187		02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA		
<b>TRABALHADOR</b>				
10 PIS/PASEP 12875364601		11 Nome IRIS MORENA SOUSA E FREUND		
17 CTPS (nº,série,UF) 45487 - 140 /RJ		18 CPF 09225290780	19 Data de Nascimento 09/03/1981	20 Nome da Mãe ANITA GARYBALDI SOUSA
<b>CONTRATO</b>				
22 Causa do Afastamento DESPEDIDA SEM JUSTA CAUSA, PELO EMPREGADOR				
24 Data de Admissão 01/07/2014		25 Data do Aviso Prévio 01/08/2016	26 Data de Afastamento 01/08/2016	27 Cód. Afast. SJ2
29 Pensão Alimentícia (%) FGTS 0,00				
30 Categoria do Trabalhador 01				
31 Código Sindical 0000043678720-8		32 CNPJ e Nome da Entidade Sindical Laboral 29.183.910/0001-39 - SINDPD RJ-SIND TRAB EMPR PROC DADOS RJ		

Foi prestada, gratuitamente, assistência na rescisão do contrato de trabalho, nos termos do artigo n.º 477, § 1º, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), sendo comprovado neste ato o efetivo pagamento das verbas rescisórias especificadas no corpo do TRCT, no valor líquido de R\$ 19.219,56, o qual, devidamente rubricado pelas partes, é parte integrante do presente Termo de Homologação.

As partes assistidas no presente ato de rescisão contratual foram identificadas como legítimas conforme previsto na Instrução Normativa/SRT n.º 15/2010.

Fica ressalvado o direito de o trabalhador pleitear judicialmente os direitos informados no campo 155, abaixo.

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
150 Assinatura do Empregador ou Preposto

\_\_\_\_\_  
151 Assinatura do Trabalhador

\_\_\_\_\_  
152 Assinatura do Responsável Legal do Trabalhador

\_\_\_\_\_  
153 Carimbo e Assinatura do Assistente

\_\_\_\_\_  
154 Nome do Órgão Homologador

155 Ressalvas
---------------

156 Informações à CAIXA:

**A ASSISTÊNCIA NO ATO DA RESCISÃO CONTRATUAL É GRATUITA.**  
Pode o trabalhador iniciar ação judicial quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho (Inc. XXIX, Art.7º da Constituição Federal/1988).

# TERMO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO

## IDENTIFICAÇÃO DO EMPREGADOR

01 CNPJ/CEI 17895646000187		02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA		
03 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) R Barao de Lucena, 85A				04 Bairro Botafogo
05 Município Rio de Janeiro	06 UF RJ	07 CEP 22260020	08 CNAE 6204000	09 CNPJ/CEI Tomador/Obra:

## IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHADOR

10 PIS/PASEP 13563714931		11 Nome LEONARDO ROCHA BATISTA DE PAIVA		
12 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) R ARMINDA FERNANDES DE ALMEIDA, 141 44				13 Bairro VL MARIANA
14 Município SAO PAULO	15 UF SP	16 CEP 04117170	17 CTPS (nº,série,UF) 93047 - 00316/SP	18 CPF 00549792180
19 Data de Nascimento 21/03/1984	20 Nome da Mãe ALVA EVANGELISTA SAMPAIO DE PAIVA			

## DADOS DO CONTRATO

21 Tipo de Contrato 1. Contrato de trabalho por prazo indeterminado				
22 Causa do Afastamento DESPEDIDA SEM JUSTA CAUSA, PELO EMPREGADOR				
23 Remuneração Mês Ant. 10.004,28	24 Data de Admissão 02/03/2015	25 Data do Aviso Prévio 01/06/2016	26 Data de Afastamento 01/06/2016	27 Cód. Afastamento SJ2
28 Pensão Alim. (%) TRCT 0,00	29 Pensão Alim. (%) FGTS 0,00	30 Categoria do Trabalhador 01		
31 Código Sindical 921000827019685	32 CNPJ e Nome da Entidade Sindical Laboral 55537666000175 SIND PROC DADOS SP - SINDPD SP			

## DISCRIMINAÇÃO DAS VERBAS RESCISÓRIAS

VERBAS RESCISÓRIAS					
Rubrica	Valor	Rubrica	Valor	Rubrica	Valor
50 Saldo de 01/dias Salário (líquido de 00/faltas e DSR)	333,48	51 Comissões	0,00	52 Gratificação	0,00
53 Adic. de Insalubridade 0,00 %	0,00	54 Adic. de Periculosidade 0,00 %	0,00	55 Adic. Noturno 0,00 horas a %	0,00
56.1 Horas Extras 0,00 horas a 0,00%	0,00	57 Gorjetas	0,00	58 Descanso Semanal Remunerado (DSR)	0,00
59 Reflexo do DSR sobre o Salário Variável	0,00	60 Multa Art. 477,§8º/CLT	0,00	62 Salário-Família	0,00
63 13º Salário Proporcional 5/12 avos	4.250,24	64.1 13º Salário-Exerc. ___/12 avos	0,00	65 Férias Proporc 3/12 avos	2.558,91
66.1 Férias Venc. Per. Aquis. 02/03/2015 a 01/03/2016	10.136,01	68 Terço Constituc. de Férias	4.515,96	69 Aviso Prévio Indenizado 33.0/dias	11.173,71
70 13º Salário (Aviso Prévio Indenizado)	850,05	71 Férias (Aviso Prévio Indenizado)	852,97	95.1 Ajuda Custo Telefone	203,34
95.2 Multa Atraso Rescisa	10.004,28	99 Ajuste do Saldo Devedor	0,00	<b>TOTAL BRUTO</b>	<b>44.878,95</b>

## DEDUÇÕES

Desconto	Valor	Desconto	Valor	Desconto	Valor
100 Pensão Alimentícia	0,00	101 Adiantamento Salarial	0,00	102 Adiantamento 13º Salário	0,00
103 Aviso Prévio Indenizado 00/dias	0,00	112.1 Previdência Social	570,88	112.2 Prev Social - 13º Salário	561,03
114.1 IRRF	0,00	114.2 IRRF sobre 13º Salário	385,20	116 Desc. de Valor Liq. de TRCT-Quitado	0,00
				<b>TOTAL DEDUÇÕES</b>	<b>1.517,11</b>
				<b>VALOR LÍQUIDO</b>	<b>43.361,84</b>

**TERMO DE HOMOLOGAÇÃO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO**

EMPREGADOR				
01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
TRABALHADOR				
10 PIS/PASEP 13563714931	11 Nome LEONARDO ROCHA BATISTA DE PAIVA			
17 CTPS (nº,série,UF) 93047 - 00316/SP	18 CPF 00549792180	19 Data de Nascimento 21/03/1984	20 Nome da Mãe ALVA EVANGELISTA SAMPAIO DE PAIVA	
CONTRATO				
22 Causa do Afastamento DESPEDIDA SEM JUSTA CAUSA, PELO EMPREGADOR				
24 Data de Admissão 02/03/2015	25 Data do Aviso Prévio 01/06/2016	26 Data de Afastamento 01/06/2016	27 Cód. Afast. SJ2	29 Pensão Alimentícia (%) FGTS 0,00
30 Categoria do Trabalhador 01				
31 Código Sindical 921.000.827.01968-5	32 CNPJ e Nome da Entidade Sindical Laboral 55.537.666/0001-75 - SIND PROC DADOS SP - SINDPD SP			

Foi prestada, gratuitamente, assistência na rescisão do contrato de trabalho, nos termos do artigo n.º 477, § 1º, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), sendo comprovado neste ato o efetivo pagamento das verbas rescisórias especificadas no corpo do TRCT, no valor líquido de R\$ 43.361,84, o qual, devidamente rubricado pelas partes, é parte integrante do presente Termo de Homologação.

As partes assistidas no presente ato de rescisão contratual foram identificadas como legítimas conforme previsto na Instrução Normativa/SRT n.º 15/2010.

Fica ressalvado o direito de o trabalhador pleitear judicialmente os direitos informados no campo 155, abaixo.

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
150 Assinatura do Empregador ou Preposto

\_\_\_\_\_  
151 Assinatura do Trabalhador

\_\_\_\_\_  
152 Assinatura do Responsável Legal do Trabalhador

\_\_\_\_\_  
153 Carimbo e Assinatura do Assistente

\_\_\_\_\_  
154 Nome do Órgão Homologador

155 Ressalvas

156 Informações à CAIXA:

**A ASSISTÊNCIA NO ATO DA RESCISÃO CONTRATUAL É GRATUITA.**

Pode o trabalhador iniciar ação judicial quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho (Inc. XXIX, Art.7º da Constituição Federal/1988).

# TERMO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO

## IDENTIFICAÇÃO DO EMPREGADOR

01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
03 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) R Barao de Lucena, 85A			04 Bairro Botafogo	
05 Município Rio de Janeiro	06 UF RJ	07 CEP 22260020	08 CNAE 6204000	09 CNPJ/CEI Tomador/Obra:

## IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHADOR

10 PIS/PASEP 13202918620	11 Nome AUGUSTO CESAR DUARTE DA SILVA			
12 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) VISCONDE DE SANTA ISABEL, 147 APTO 102			13 Bairro VILA ISABEL	
14 Município RIO DE JANEIRO	15 UF RJ	16 CEP 20560120	17 CTPS (nº,série,UF) 5238589- 0030 /RJ	18 CPF 12095767756
19 Data de Nascimento 20/09/1987	20 Nome da Mãe DEISE LUCIDE DUARTE DA SILVA			

## DADOS DO CONTRATO

21 Tipo de Contrato 1. Contrato de trabalho por prazo indeterminado				
22 Causa do Afastamento DESPEDIDA SEM JUSTA CAUSA, PELO EMPREGADOR				
23 Remuneração Mês Ant. 18.300,00	24 Data de Admissão 09/03/2015	25 Data do Aviso Prévio 01/08/2016	26 Data de Afastamento 01/08/2016	27 Cód. Afastamento SJ2
28 Pensão Alim. (%) TRCT 0,00	29 Pensão Alim. (%) FGTS 0,00	30 Categoria do Trabalhador 01		
31 Código Sindical 0000043678720-8	32 CNPJ e Nome da Entidade Sindical Laboral 29183910000139 SINDPD RJ-SIND TRAB EMPR PROC DADOS RJ			

## DISCRIMINAÇÃO DAS VERBAS RESCISÓRIAS

VERBAS RESCISÓRIAS					
Rubrica	Valor	Rubrica	Valor	Rubrica	Valor
50 Saldo de 01/dias Salário (líquido de 00/faltas e DSR)	610,00	51 Comissões	0,00	52 Gratificação	0,00
53 Adic. de Insalubridade 0,00 %	0,00	54 Adic. de Periculosidade 0,00 %	0,00	55 Adic. Noturno 0,00 horas a %	0,00
56.1 Horas Extras 0,00 horas a 0,00%	0,00	57 Gorjetas	0,00	58 Descanso Semanal Remunerado (DSR)	0,00
59 Reflexo do DSR sobre o Salário Variável	0,00	60 Multa Art. 477,§8º/CLT	0,00	62 Salário-Família	0,00
63 13º Salário Proporcional 7/12 avos	13.033,55	64.1 13º Salário-Exerc. ___/12 avos	0,00	65 Férias Proporc 5/12 avos	9.959,60
66.1 Férias Venc. Per. Aquis. 09/03/2015 a 08/03/2016	18.431,73	68 Terço Constituc. de Férias	10.127,75	69 Aviso Prévio Indenizado 33.0/dias	22.777,10
70 13º Salário (Aviso Prévio Indenizado)	1.861,94	71 Férias (Aviso Prévio Indenizado)	1.991,92	95.1 Ajuda Custo Telefone	6,78
99 Ajuste do Saldo Devedor	0,00			<b>TOTAL BRUTO</b>	<b>78.800,37</b>

## DEDUÇÕES

Desconto	Valor	Desconto	Valor	Desconto	Valor
100 Pensão Alimentícia	0,00	101 Adiantamento Salarial	0,00	102 Adiantamento 13º Salário	0,00
103 Aviso Prévio Indenizado 00/dias	0,00	112.1 Previdência Social	570,88	112.2 Prev Social - 13º Salário	570,88
114.1 IRRF	0,00	114.2 IRRF sobre 13º Salário	3.069,90	115 Desc.1a.parc.13o.sa	9.150,00
115.1 Vale Refeicao	388,50	116 Desc. de Valor Liq. de TRCT-Quitado	0,00		
				<b>TOTAL DEDUÇÕES</b>	<b>13.750,16</b>
				<b>VALOR LÍQUIDO</b>	<b>65.050,21</b>

**TERMO DE HOMOLOGAÇÃO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO**

EMPREGADOR				
01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
TRABALHADOR				
10 PIS/PASEP 13202918620	11 Nome AUGUSTO CESAR DUARTE DA SILVA			
17 CTPS (nº,série,UF) 5238589- 0030 /RJ	18 CPF 12095767756	19 Data de Nascimento 20/09/1987	20 Nome da Mãe DEISE LUCIDE DUARTE DA SILVA	
CONTRATO				
22 Causa do Afastamento DESPEDIDA SEM JUSTA CAUSA, PELO EMPREGADOR				
24 Data de Admissão 09/03/2015	25 Data do Aviso Prévio 01/08/2016	26 Data de Afastamento 01/08/2016	27 Cód. Afast. SJ2	29 Pensão Alimentícia (%) FGTS 0,00
30 Categoria do Trabalhador 01				
31 Código Sindical 0000043678720-8	32 CNPJ e Nome da Entidade Sindical Laboral 29.183.910/0001-39 - SINDPD RJ-SIND TRAB EMPR PROC DADOS RJ			

Foi prestada, gratuitamente, assistência na rescisão do contrato de trabalho, nos termos do artigo n.º 477, § 1º, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), sendo comprovado neste ato o efetivo pagamento das verbas rescisórias especificadas no corpo do TRCT, no valor líquido de R\$ 65.050,21, o qual, devidamente rubricado pelas partes, é parte integrante do presente Termo de Homologação.

As partes assistidas no presente ato de rescisão contratual foram identificadas como legítimas conforme previsto na Instrução Normativa/SRT n.º 15/2010.

Fica ressalvado o direito de o trabalhador pleitear judicialmente os direitos informados no campo 155, abaixo.

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
150 Assinatura do Empregador ou Preposto

\_\_\_\_\_  
151 Assinatura do Trabalhador

\_\_\_\_\_  
152 Assinatura do Responsável Legal do Trabalhador

\_\_\_\_\_  
153 Carimbo e Assinatura do Assistente

\_\_\_\_\_  
154 Nome do Órgão Homologador

155 Ressalvas
---------------

156 Informações à CAIXA:

**A ASSISTÊNCIA NO ATO DA RESCISÃO CONTRATUAL É GRATUITA.**  
Pode o trabalhador iniciar ação judicial quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho (Inc. XXIX, Art.7º da Constituição Federal/1988).

# TERMO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO

## IDENTIFICAÇÃO DO EMPREGADOR

01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
03 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) R Barao de Lucena, 85A			04 Bairro Botafogo	
05 Município Rio de Janeiro	06 UF RJ	07 CEP 22260020	08 CNAE 6204000	09 CNPJ/CEI Tomador/Obra:

## IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHADOR

10 PIS/PASEP 13704300895	11 Nome FILIPPO SCOGNAMIGLIO RENNER ARAUJO			
12 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) R. RUA APARANA , 52				13 Bairro LEBLON
14 Município RIO DE JANEIRO	15 UF RJ	16 CEP	17 CTPS (nº,série,UF) 98806 - 136 /RJ	18 CPF 10440272742
19 Data de Nascimento 01/10/1984	20 Nome da Mãe LIDIA MARIA PIA ANDREONI SCOGNAMIGLIO			

## DADOS DO CONTRATO

21 Tipo de Contrato 1. Contrato de trabalho por prazo indeterminado				
22 Causa do Afastamento DESPEDIDA SEM JUSTA CAUSA, PELO EMPREGADOR				
23 Remuneração Mês Ant. 30.187,50	24 Data de Admissão 01/06/2015	25 Data do Aviso Prévio 01/03/2016	26 Data de Afastamento 01/03/2016	27 Cód. Afastamento SJ2
28 Pensão Alim. (%) TRCT 0,00	29 Pensão Alim. (%) FGTS 0,00		30 Categoria do Trabalhador 01	
31 Código Sindical 0000043678720-8	32 CNPJ e Nome da Entidade Sindical Laboral 29183910000139 SINDPD RJ-SIND TRAB EMPR PROC DADOS RJ			

## DISCRIMINAÇÃO DAS VERBAS RESCISÓRIAS

VERBAS RESCISÓRIAS					
Rubrica	Valor	Rubrica	Valor	Rubrica	Valor
50 Saldo de 01/dias Salário (líquido de 00/faltas e DSR)	1.006,25	51 Comissões	0,00	52 Gratificação	0,00
53 Adic. de Insalubridade 0,00 %	0,00	54 Adic. de Periculosidade 0,00 %	0,00	55 Adic. Noturno 0,00 horas a %	0,00
56.1 Horas Extras 0,00 horas a 0,00%	0,00	57 Gorjetas	0,00	58 Descanso Semanal Remunerado (DSR)	0,00
59 Reflexo do DSR sobre o Salário Variável	0,00	60 Multa Art. 477,§8º/CLT	0,00	62 Salário-Família	0,00
63 13º Salário Proporcional 2/12 avos	5.116,03	64.1 13º Salário-Exerc. ___/12 avos	0,00	65 Férias Proporc 9/12 avos	22.890,66
66 Férias Venc. Per. Aquis. / / a / /	0,00	68 Terço Constituc. de Férias	8.478,02	69 Aviso Prévio Indenizado 30.0/dias	30.520,88
70 13º Salário (Aviso Prévio Indenizado)	2.558,02	71 Férias (Aviso Prévio Indenizado)	2.543,41	95.1 Aj Custo	339,13
99 Ajuste do Saldo Devedor	0,00			<b>TOTAL BRUTO</b>	<b>73.452,40</b>

## DEDUÇÕES

Desconto	Valor	Desconto	Valor	Desconto	Valor
100 Pensão Alimentícia	0,00	101 Adiantamento Salarial	0,00	102 Adiantamento 13º Salário	0,00
103 Aviso Prévio Indenizado 00/dias	0,00	112.1 Previdência Social	570,88	112.2 Prev Social - 13º Salário	570,88
114.1 IRRF	0,00	114.2 IRRF sobre 13º Salário	1.084,01	116 Desc. de Valor Liq. de TRCT-Quitado	0,00
				<b>TOTAL DEDUÇÕES</b>	<b>2.225,77</b>
				<b>VALOR LÍQUIDO</b>	<b>71.226,63</b>

**TERMO DE QUITAÇÃO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO**

<b>EMPREGADOR</b>				
01 CNPJ/CEI 17895646000187		02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA		
<b>TRABALHADOR</b>				
10 PIS/PASEP 13704300895		11 Nome FILIPPO SCOGNAMIGLIO RENNER ARAUJO		
17 CTPS (nº,série,UF) 98806 - 136 /RJ		18 CPF 10440272742	19 Data de Nascimento 01/10/1984	20 Nome da Mãe LIDIA MARIA PIA ANDREONI SCOGNAMIGLIO
<b>CONTRATO</b>				
22 Causa do Afastamento DESPEDIDA SEM JUSTA CAUSA, PELO EMPREGADOR				
24 Data de Admissão 01/06/2015		25 Data do Aviso Prévio 01/03/2016	26 Data de Afastamento 01/03/2016	27 Cód. Afast. SJ2
29 Pensão Alimentícia (%) FGTS 0,00				
30 Categoria do Trabalhador 01				

Foi realizada a rescisão do contrato de trabalho do trabalhador acima qualificado, nos termos do artigo nº 477 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). A assistência à rescisão prevista no § 1º do art. nº 477 da CLT não é devida, tendo em vista a duração do contrato de trabalho não ser superior a um ano de serviço e não existir previsão de assistência à rescisão contratual em Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho da categoria a qual pertence o trabalhador.

No dia \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ foi realizado, nos termos do art. 23 da Instrução Normativa/SRT nº 15/2010, o efetivo pagamento das verbas rescisórias especificadas no corpo do TRCT, no valor líquido de R\$ 71.226,63, o qual, devidamente rubricado pelas partes, é parte integrante do presente Termo de Quitação.

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
150 Assinatura do Empregador ou Preposto

\_\_\_\_\_  
151 Assinatura do Trabalhador

\_\_\_\_\_  
152 Assinatura do Responsável Legal do Trabalhador

156 Informações à CAIXA:

**A ASSISTÊNCIA NO ATO DA RESCISÃO CONTRATUAL É GRATUITA.**

Pode o trabalhador iniciar ação judicial quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho (Inc. XXIX, Art.7º da Constituição Federal/1988).

# TERMO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO

## IDENTIFICAÇÃO DO EMPREGADOR

01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
03 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) R Barao de Lucena, 85A			04 Bairro Botafogo	
05 Município Rio de Janeiro	06 UF RJ	07 CEP 22260020	08 CNAE 6204000	09 CNPJ/CEI Tomador/Obra:

## IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHADOR

10 PIS/PASEP 20754729588	11 Nome MARIANA PENIDO DE CAMPOS MACHADO			
12 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) R. ESPÍRITO SANTO, 2578 1701			13 Bairro LOURDES	
14 Município BELO HORIZONTE	15 UF MG	16 CEP 30160032	17 CTPS (nº,série,UF) 1049644- 002 /MG	18 CPF 08445515624
19 Data de Nascimento 23/05/1987	20 Nome da Mãe MARCIA GOMES PENIDO MACHADO			

## DADOS DO CONTRATO

21 Tipo de Contrato 1. Contrato de trabalho por prazo indeterminado				
22 Causa do Afastamento EXTINCAO NORMAL DO CONTRATO DE TRABALHO POR PRAZO DETERMINADO				
23 Remuneração Mês Ant. 9.537,88	24 Data de Admissão 29/06/2015	25 Data do Aviso Prévio 18/08/2015	26 Data de Afastamento 18/08/2015	27 Cód. Afastamento PDO
28 Pensão Alim. (%) TRCT 0,00	29 Pensão Alim. (%) FGTS 0,00	30 Categoria do Trabalhador 01		
31 Código Sindical 921000827019685	32 CNPJ e Nome da Entidade Sindical Laboral 55537666000175 SIND PROC DADOS SP - SINDPD SP			

## DISCRIMINAÇÃO DAS VERBAS RESCISÓRIAS

VERBAS RESCISÓRIAS					
Rubrica	Valor	Rubrica	Valor	Rubrica	Valor
50 Saldo de 00/dias Salário (líquido de 00/faltas e DSR)	0,00	51 Comissões	0,00	52 Gratificação	0,00
53 Adic. de Insalubridade 0,00 %	0,00	54 Adic. de Periculosidade 0,00 %	0,00	55 Adic. Noturno 0,00 horas a %	0,00
56.1 Horas Extras 0,00 horas a 0,00%	0,00	57 Gorjetas	0,00	58 Descanso Semanal Remunerado (DSR)	0,00
59 Reflexo do DSR sobre o Salário Variável	0,00	60 Multa Art. 477,§8º/CLT	0,00	62 Salário-Família	0,00
63 13º Salário Proporcional 0/12 avos	0,00	64.1 13º Salário-Exerc. ___/12 avos	0,00	65 Férias Proporc 0/12 avos	0,00
66 Férias Venc. Per. Aquis. / / a / /	0,00	68 Terço Constituc. de Férias	0,00	69 Aviso Prévio Indenizado	0,00
70 13º Salário (Aviso Prévio Indenizado)	0,00	71 Férias (Aviso Prévio Indenizado)	0,00	95.1 Recesso Indenizado	1.589,65
95.2 Bolsa Estudos	5.722,73	99 Ajuste do Saldo Devedor	0,00	<b>TOTAL BRUTO</b>	<b>7.312,38</b>

## DEDUÇÕES

Desconto	Valor	Desconto	Valor	Desconto	Valor
100 Pensão Alimentícia	0,00	101 Adiantamento Salarial	0,00	102 Adiantamento 13º Salário	0,00
103 Aviso Prévio Indenizado 00/dias	0,00	112.1 Previdência Social	0,00	112.2 Prev Social - 13º Salário	0,00
114.1 IRRF	704,39	114.2 IRRF sobre 13º Salário	0,00	116 Desc. de Valor Liq. de TRCT-Quitado	0,00
				<b>TOTAL DEDUÇÕES</b>	<b>704,39</b>
				<b>VALOR LÍQUIDO</b>	<b>6.607,99</b>

**TERMO DE QUITAÇÃO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO**

EMPREGADOR				
01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
TRABALHADOR				
10 PIS/PASEP 20754729588	11 Nome MARIANA PENIDO DE CAMPOS MACHADO			
17 CTPS (nº,série,UF) 1049644- 002 /MG	18 CPF 08445515624	19 Data de Nascimento 23/05/1987	20 Nome da Mãe MARCIA GOMES PENIDO MACHADO	
CONTRATO				
22 Causa do Afastamento EXTINCAO NORMAL DO CONTRATO DE TRABALHO POR PRAZO DETERMINADO				
24 Data de Admissão 29/06/2015	25 Data do Aviso Prévio 18/08/2015	26 Data de Afastamento 18/08/2015	27 Cód. Afast. PDO	29 Pensão Alimentícia (%) FGTS 0,00
30 Categoria do Trabalhador 01				

Foi realizada a rescisão do contrato de trabalho do trabalhador acima qualificado, nos termos do artigo nº 477 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). A assistência à rescisão prevista no § 1º do art. nº 477 da CLT não é devida, tendo em vista a duração do contrato de trabalho não ser superior a um ano de serviço e não existir previsão de assistência à rescisão contratual em Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho da categoria a qual pertence o trabalhador.

No dia \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ foi realizado, nos termos do art. 23 da Instrução Normativa/SRT nº 15/2010, o efetivo pagamento das verbas rescisórias especificadas no corpo do TRCT, no valor líquido de R\$ 6.607,99, o qual, devidamente rubricado pelas partes, é parte integrante do presente Termo de Quitação.

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

150 Assinatura do Empregador ou Preposto

151 Assinatura do Trabalhador

152 Assinatura do Responsável Legal do Trabalhador

156 Informações à CAIXA:

**A ASSISTÊNCIA NO ATO DA RESCISÃO CONTRATUAL É GRATUITA.**

Pode o trabalhador iniciar ação judicial quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho (Inc. XXIX, Art.7º da Constituição Federal/1988).

# TERMO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO

## IDENTIFICAÇÃO DO EMPREGADOR

01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
03 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) R Barao de Lucena, 85A			04 Bairro Botafogo	
05 Município Rio de Janeiro	06 UF RJ	07 CEP 22260020	08 CNAE 6204000	09 CNPJ/CEI Tomador/Obra:

## IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHADOR

10 PIS/PASEP 13353086543	11 Nome GUSTAVO DE CARVALHO SOUSA			
12 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) SQN 304, BL F APTO 213			13 Bairro ASA NORTE	
14 Município BRASILIA	15 UF DF	16 CEP 70736060	17 CTPS (nº,série,UF) 15938 - 00031/DF	18 CPF 02375393147
19 Data de Nascimento 29/05/1987	20 Nome da Mãe ELIANE DE CARVALHO SOUSA			

## DADOS DO CONTRATO

21 Tipo de Contrato 1. Contrato de trabalho por prazo indeterminado				
22 Causa do Afastamento RESCISAO CONTRATUAL A PEDIDO DO EMPREGADO				
23 Remuneração Mês Ant. 13.359,49	24 Data de Admissão 05/10/2015	25 Data do Aviso Prévio 22/07/2016	26 Data de Afastamento 22/07/2016	27 Cód. Afastamento SJ1
28 Pensão Alim. (%) TRCT 0,00	29 Pensão Alim. (%) FGTS 0,00	30 Categoria do Trabalhador 01		
31 Código Sindical 921000827019685	32 CNPJ e Nome da Entidade Sindical Laboral 55537666000175 SIND PROC DADOS SP - SINDPD SP			

## DISCRIMINAÇÃO DAS VERBAS RESCISÓRIAS

VERBAS RESCISÓRIAS					
Rubrica	Valor	Rubrica	Valor	Rubrica	Valor
50 Saldo de 24/dias Salário (líquido de 00/faltas e DSR)	10.687,59	51 Comissões	0,00	52 Gratificação	0,00
53 Adic. de Insalubridade 0,00 %	0,00	54 Adic. de Periculosidade 0,00 %	0,00	55 Adic. Noturno 0,00 horas a %	0,00
56.1 Horas Extras 0,00 horas a 0,00%	0,00	57 Gorjetas	0,00	58 Descanso Semanal Remunerado (DSR)	0,00
59 Reflexo do DSR sobre o Salário Variável	0,00	60 Multa Art. 477,§8º/CLT	0,00	62 Salário-Família	0,00
63 13º Salário Proporcional 7/12 avos	8.068,75	64.1 13º Salário-Exerc. ___/12 avos	0,00	65 Férias Proporc 10/12 avos	11.460,83
66 Férias Venc. Per. Aquis. / / a / /	0,00	68 Terço Constituc. de Férias	3.820,28	69 Aviso Prévio Indenizado	0,00
70 13º Salário (Aviso Prévio Indenizado)	0,00	71 Férias (Aviso Prévio Indenizado)	0,00	95.1 Ajuda Custo Telefone	203,34
99 Ajuste do Saldo Devedor	0,00			<b>TOTAL BRUTO</b>	<b>34.240,79</b>

## DEDUÇÕES

Desconto	Valor	Desconto	Valor	Desconto	Valor
100 Pensão Alimentícia	0,00	101 Adiantamento Salarial	0,00	102 Adiantamento 13º Salário	0,00
103 Aviso Prévio Indenizado 00/dias	0,00	112.1 Previdência Social	570,88	112.2 Prev Social - 13º Salário	570,88
114.1 IRRF	1.968,65	114.2 IRRF sobre 13º Salário	1.192,55	115 Desc.1a.parc.13o.sa	6.679,75
115.1 Contr. Assistencial	30,00	116 Desc. de Valor Liq. de TRCT-Quitado	0,00		
				<b>TOTAL DEDUÇÕES</b>	<b>11.012,71</b>
				<b>VALOR LÍQUIDO</b>	<b>23.228,08</b>

# TERMO DE QUITAÇÃO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO

EMPREGADOR				
01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
TRABALHADOR				
10 PIS/PASEP 13353086543	11 Nome GUSTAVO DE CARVALHO SOUSA			
17 CTPS (nº,série,UF) 15938 - 00031/DF	18 CPF 02375393147	19 Data de Nascimento 29/05/1987	20 Nome da Mãe ELIANE DE CARVALHO SOUSA	
CONTRATO				
22 Causa do Afastamento RESCISAO CONTRATUAL A PEDIDO DO EMPREGADO				
24 Data de Admissão 05/10/2015	25 Data do Aviso Prévio 22/07/2016	26 Data de Afastamento 22/07/2016	27 Cód. Afast. SJ1	29 Pensão Alimentícia (%) FGTS 0,00
30 Categoria do Trabalhador 01				

Foi realizada a rescisão do contrato de trabalho do trabalhador acima qualificado, nos termos do artigo nº 477 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). A assistência à rescisão prevista no § 1º do art. nº 477 da CLT não é devida, tendo em vista a duração do contrato de trabalho não ser superior a um ano de serviço e não existir previsão de assistência à rescisão contratual em Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho da categoria a qual pertence o trabalhador.

No dia \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ foi realizado, nos termos do art. 23 da Instrução Normativa/SRT nº 15/2010, o efetivo pagamento das verbas rescisórias especificadas no corpo do TRCT, no valor líquido de R\$ 23.228,08, o qual, devidamente rubricado pelas partes, é parte integrante do presente Termo de Quitação.

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

150 Assinatura do Empregador ou Preposto

151 Assinatura do Trabalhador

152 Assinatura do Responsável Legal do Trabalhador

156 Informações à CAIXA:

## A ASSISTÊNCIA NO ATO DA RESCISÃO CONTRATUAL É GRATUITA.

Pode o trabalhador iniciar ação judicial quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho (Inc. XXIX, Art.7º da Constituição Federal/1988).

# TERMO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO

## IDENTIFICAÇÃO DO EMPREGADOR

01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
03 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) R Barao de Lucena, 85A			04 Bairro Botafogo	
05 Município Rio de Janeiro	06 UF RJ	07 CEP 22260020	08 CNAE 6204000	09 CNPJ/CEI Tomador/Obra:

## IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHADOR

10 PIS/PASEP 12998763709	11 Nome PEDRO MENEGHETTI FAE GOMES			
12 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) 24 DE OUTUBRO , 340 APTO 31			13 Bairro INDEPENDENCIA	
14 Município PORTO ALEGRE	15 UF RS	16 CEP 90510000	17 CTPS (nº,série,UF) 2396630- 0050 /	18 CPF 98548239034
19 Data de Nascimento 22/10/1982	20 Nome da Mãe MARIA LUIZA MENEGHETTI FAE GOMES			

## DADOS DO CONTRATO

21 Tipo de Contrato 1. Contrato de trabalho por prazo indeterminado				
22 Causa do Afastamento RESCISAO ANTECIPADA, PELO EMPREGADOR, DO CONTRATO DE TRABALHO POR PRAZO DETERMINADO				
23 Remuneração Mês Ant. 12.828,00	24 Data de Admissão 30/11/2015	25 Data do Aviso Prévio 21/01/2016	26 Data de Afastamento 21/01/2016	27 Cód. Afastamento RA2
28 Pensão Alim. (%) TRCT 0,00	29 Pensão Alim. (%) FGTS 0,00	30 Categoria do Trabalhador 01		
31 Código Sindical 0000043678720-8	32 CNPJ e Nome da Entidade Sindical Laboral 29183910000139 SINDPD RJ-SIND TRAB EMPR PROC DADOS RJ			

## DISCRIMINAÇÃO DAS VERBAS RESCISÓRIAS

VERBAS RESCISÓRIAS					
Rubrica	Valor	Rubrica	Valor	Rubrica	Valor
50 Saldo de 21/dias Salário (líquido de 00/faltas e DSR)	8.979,60	51 Comissões	0,00	52 Gratificação	0,00
53 Adic. de Insalubridade 0,00 %	0,00	54 Adic. de Periculosidade 0,00 %	0,00	55 Adic. Noturno 0,00 horas a %	0,00
56.1 Horas Extras 0,00 horas a 0,00%	0,00	57 Gorjetas	0,00	58 Descanso Semanal Remunerado (DSR)	0,00
59 Reflexo do DSR sobre o Salário Variável	0,00	60 Multa Art. 477,§8º/CLT	0,00	62 Salário-Família	0,00
63 13º Salário Proporcional 1/12 avos	1.080,98	64.1 13º Salário-Exerc. ___/12 avos	0,00	65 Férias Proporc 2/12 avos	2.161,96
66 Férias Venc. Per. Aquis. / / a / /	0,00	68 Terço Constituc. de Férias	720,65	69 Aviso Prévio Indenizado	0,00
70 13º Salário (Aviso Prévio Indenizado)	0,00	71 Férias (Aviso Prévio Indenizado)	0,00	95.1 Aj Custo	143,77
95.2 Pagto.multa C. Exper	7.910,60	99 Ajuste do Saldo Devedor	0,00	<b>TOTAL BRUTO</b>	<b>20.997,56</b>

## DEDUÇÕES

Desconto	Valor	Desconto	Valor	Desconto	Valor
100 Pensão Alimentícia	0,00	101 Adiantamento Salarial	0,00	102 Adiantamento 13º Salário	0,00
103 Aviso Prévio Indenizado 00/dias	0,00	112.1 Previdência Social	570,88	112.2 Prev Social - 13º Salário	86,47
114.1 IRRF	1.482,57	114.2 IRRF sobre 13º Salário	0,00	115 Contr. Assistencial	30,00
116 Desc. de Valor Liq. de TRCT-Quitado	0,00				
				<b>TOTAL DEDUÇÕES</b>	<b>2.169,92</b>
				<b>VALOR LÍQUIDO</b>	<b>18.827,64</b>

# TERMO DE QUITAÇÃO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO

EMPREGADOR				
01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
TRABALHADOR				
10 PIS/PASEP 12998763709	11 Nome PEDRO MENEGHETTI FAE GOMES			
17 CTPS (nº,série,UF) 2396630- 0050 /	18 CPF 98548239034	19 Data de Nascimento 22/10/1982	20 Nome da Mãe MARIA LUIZA MENEGHETTI FAE GOMES	
CONTRATO				
22 Causa do Afastamento RESCISAO ANTECIPADA, PELO EMPREGADOR, DO CONTRATO DE TRABALHO POR PRAZO DETERMINADO				
24 Data de Admissão 30/11/2015	25 Data do Aviso Prévio 21/01/2016	26 Data de Afastamento 21/01/2016	27 Cód. Afast. RA2	29 Pensão Alimentícia (%) FGTS 0,00
30 Categoria do Trabalhador 01				

Foi realizada a rescisão do contrato de trabalho do trabalhador acima qualificado, nos termos do artigo nº 477 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). A assistência à rescisão prevista no § 1º do art. nº 477 da CLT não é devida, tendo em vista a duração do contrato de trabalho não ser superior a um ano de serviço e não existir previsão de assistência à rescisão contratual em Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho da categoria a qual pertence o trabalhador.

No dia \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ foi realizado, nos termos do art. 23 da Instrução Normativa/SRT nº 15/2010, o efetivo pagamento das verbas rescisórias especificadas no corpo do TRCT, no valor líquido de R\$ 18.827,64, o qual, devidamente rubricado pelas partes, é parte integrante do presente Termo de Quitação.

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

150 Assinatura do Empregador ou Preposto

151 Assinatura do Trabalhador

152 Assinatura do Responsável Legal do Trabalhador

156 Informações à CAIXA:

## A ASSISTÊNCIA NO ATO DA RESCISÃO CONTRATUAL É GRATUITA.

Pode o trabalhador iniciar ação judicial quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho (Inc. XXIX, Art.7º da Constituição Federal/1988).

# TERMO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO

## IDENTIFICAÇÃO DO EMPREGADOR

01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
03 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) R Barao de Lucena, 85A			04 Bairro Botafogo	
05 Município Rio de Janeiro	06 UF RJ	07 CEP 22260020	08 CNAE 6204000	09 CNPJ/CEI Tomador/Obra:

## IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHADOR

10 PIS/PASEP 13312587580	11 Nome RAFAELA TAVARES DE LACERDA			
12 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) OSORIO DE ALMEIDA, 18			13 Bairro URCA	
14 Município RIO DE JANEIRO	15 UF RJ	16 CEP 22291000	17 CTPS (nº,série,UF) 2539194- 003 /ES	18 CPF 12009099761
19 Data de Nascimento 23/08/1988	20 Nome da Mãe ANDREA LUCIA TAVARES DE LACERDA			

## DADOS DO CONTRATO

21 Tipo de Contrato 1. Contrato de trabalho por prazo indeterminado				
22 Causa do Afastamento DESPEDIDA SEM JUSTA CAUSA, PELO EMPREGADOR				
23 Remuneração Mês Ant. 9.190,00	24 Data de Admissão 07/12/2015	25 Data do Aviso Prévio 22/06/2016	26 Data de Afastamento 22/06/2016	27 Cód. Afastamento SJ2
28 Pensão Alim. (%) TRCT 0,00	29 Pensão Alim. (%) FGTS 0,00	30 Categoria do Trabalhador 01		
31 Código Sindical 0000043678720-8	32 CNPJ e Nome da Entidade Sindical Laboral 29183910000139 SINDPD RJ-SIND TRAB EMPR PROC DADOS RJ			

## DISCRIMINAÇÃO DAS VERBAS RESCISÓRIAS

VERBAS RESCISÓRIAS					
Rubrica	Valor	Rubrica	Valor	Rubrica	Valor
50 Saldo de 22/dias Salário (líquido de 00/faltas e DSR)	6.739,33	51 Comissões	0,00	52 Gratificação	0,00
53 Adic. de Insalubridade 0,00 %	0,00	54 Adic. de Periculosidade 0,00 %	0,00	55 Adic. Noturno 0,00 horas a %	0,00
56.1 Horas Extras 0,00 horas a 0,00%	0,00	57 Gorjetas	0,00	58 Descanso Semanal Remunerado (DSR)	0,00
59 Reflexo do DSR sobre o Salário Variável	0,00	60 Multa Art. 477,§8º/CLT	0,00	62 Salário-Família	0,00
63 13º Salário Proporcional 6/12 avos	4.778,52	64.1 13º Salário-Exerc. ___/12 avos	0,00	65 Férias Proporc 7/12 avos	5.556,34
66 Férias Venc. Per. Aquis. / / a / /	0,00	68 Terço Constituc. de Férias	2.116,70	69 Aviso Prévio Indenizado 30.0/dias	9.525,15
70 13º Salário (Aviso Prévio Indenizado)	796,42	71 Férias (Aviso Prévio Indenizado)	793,76	95.1 Ajuda Custo Academia	276,54
95.2 Ajuda Custo Telefone	203,34	99 Ajuste do Saldo Devedor	0,00	<b>TOTAL BRUTO</b>	<b>30.786,10</b>

## DEDUÇÕES

Desconto	Valor	Desconto	Valor	Desconto	Valor
100 Pensão Alimentícia	0,00	101 Adiantamento Salarial	0,00	102 Adiantamento 13º Salário	0,00
103 Aviso Prévio Indenizado 00/dias	0,00	112.1 Previdência Social	570,88	112.2 Prev Social - 13º Salário	570,88
114.1 IRRF	958,93	114.2 IRRF sobre 13º Salário	506,75	116 Desc. de Valor Liq. de TRCT-Quitado	0,00
				<b>TOTAL DEDUÇÕES</b>	<b>2.607,44</b>
				<b>VALOR LÍQUIDO</b>	<b>28.178,66</b>

**TERMO DE QUITAÇÃO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO**

<b>EMPREGADOR</b>				
01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
<b>TRABALHADOR</b>				
10 PIS/PASEP 13312587580	11 Nome RAFAELA TAVARES DE LACERDA			
17 CTPS (nº,série,UF) 2539194- 003 /ES	18 CPF 12009099761	19 Data de Nascimento 23/08/1988	20 Nome da Mãe ANDREA LUCIA TAVARES DE LACERDA	
<b>CONTRATO</b>				
22 Causa do Afastamento DESPEDIDA SEM JUSTA CAUSA, PELO EMPREGADOR				
24 Data de Admissão 07/12/2015	25 Data do Aviso Prévio 22/06/2016	26 Data de Afastamento 22/06/2016	27 Cód. Afast. SJ2	29 Pensão Alimentícia (%) FGTS 0,00
30 Categoria do Trabalhador 01				

Foi realizada a rescisão do contrato de trabalho do trabalhador acima qualificado, nos termos do artigo nº 477 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). A assistência à rescisão prevista no § 1º do art. nº 477 da CLT não é devida, tendo em vista a duração do contrato de trabalho não ser superior a um ano de serviço e não existir previsão de assistência à rescisão contratual em Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho da categoria a qual pertence o trabalhador.

No dia \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ foi realizado, nos termos do art. 23 da Instrução Normativa/SRT nº 15/2010, o efetivo pagamento das verbas rescisórias especificadas no corpo do TRCT, no valor líquido de R\$ 28.178,66, o qual, devidamente rubricado pelas partes, é parte integrante do presente Termo de Quitação.

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
150 Assinatura do Empregador ou Preposto

\_\_\_\_\_  
151 Assinatura do Trabalhador

\_\_\_\_\_  
152 Assinatura do Responsável Legal do Trabalhador

156 Informações à CAIXA:

**A ASSISTÊNCIA NO ATO DA RESCISÃO CONTRATUAL É GRATUITA.**

Pode o trabalhador iniciar ação judicial quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho (Inc. XXIX, Art.7º da Constituição Federal/1988).

# TERMO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO

## IDENTIFICAÇÃO DO EMPREGADOR

01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
03 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) R Barao de Lucena, 85A			04 Bairro Botafogo	
05 Município Rio de Janeiro	06 UF RJ	07 CEP 22260020	08 CNAE 6204000	09 CNPJ/CEI Tomador/Obra:

## IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHADOR

10 PIS/PASEP 15114994275	11 Nome PEDRO SAADI ALVES DE AQUINO			
12 Endereço (Logradouro, nº, andar, apartamento) ALMIRANTE TAMANDARE , 53 701			13 Bairro FLAMENGO	
14 Município RIO DE JANEIRO	15 UF RJ	16 CEP 22210060	17 CTPS (nº,série,UF) 7942974- 0030 /RJ	18 CPF 14363913770
19 Data de Nascimento 13/12/1990	20 Nome da Mãe ELOISA ELENA SAADI ALVES DE AQUINO			

## DADOS DO CONTRATO

21 Tipo de Contrato 1. Contrato de trabalho por prazo indeterminado				
22 Causa do Afastamento RESCISAO CONTRATUAL A PEDIDO DO EMPREGADO				
23 Remuneração Mês Ant. 6.279,00	24 Data de Admissão 04/01/2016	25 Data do Aviso Prévio 10/06/2016	26 Data de Afastamento 10/06/2016	27 Cód. Afastamento SJ1
28 Pensão Alim. (%) TRCT 0,00	29 Pensão Alim. (%) FGTS 0,00	30 Categoria do Trabalhador 01		
31 Código Sindical 0000043678720-8	32 CNPJ e Nome da Entidade Sindical Laboral 29183910000139 SINDPD RJ-SIND TRAB EMPR PROC DADOS RJ			

## DISCRIMINAÇÃO DAS VERBAS RESCISÓRIAS

VERBAS RESCISÓRIAS					
Rubrica	Valor	Rubrica	Valor	Rubrica	Valor
50 Saldo de 12/dias Salário (líquido de 00/faltas e DSR)	2.511,60	51 Comissões	0,00	52 Gratificação	0,00
53 Adic. de Insalubridade 0,00 %	0,00	54 Adic. de Periculosidade 0,00 %	0,00	55 Adic. Noturno 0,00 horas a %	0,00
56.1 Horas Extras 0,00 horas a 0,00%	0,00	57 Gorjetas	0,00	58 Descanso Semanal Remunerado (DSR)	0,00
59 Reflexo do DSR sobre o Salário Variável	0,00	60 Multa Art. 477,§8º/CLT	0,00	62 Salário-Família	0,00
63 13º Salário Proporcional 5/12 avos	2.669,57	64.1 13º Salário-Exerc. ___/12 avos	0,00	65 Férias Proporc 5/12 avos	2.669,57
66 Férias Venc. Per. Aquis. / / a / /	0,00	68 Terço Constituc. de Férias	889,86	69 Aviso Prévio Indenizado	0,00
70 13º Salário (Aviso Prévio Indenizado)	0,00	71 Férias (Aviso Prévio Indenizado)	0,00	95.1 Ajuda Custo Academia	92,18
95.2 Ajuda Custo Telefone	67,78	99 Ajuste do Saldo Devedor	0,00	<b>TOTAL BRUTO</b>	<b>8.900,56</b>

## DEDUÇÕES

Desconto	Valor	Desconto	Valor	Desconto	Valor
100 Pensão Alimentícia	0,00	101 Adiantamento Salarial	0,00	102 Adiantamento 13º Salário	0,00
103 Aviso Prévio Indenizado 00/dias	0,00	112.1 Previdência Social	293,87	112.2 Prev Social - 13º Salário	293,65
114.1 IRRF	35,52	114.2 IRRF sobre 13º Salário	35,39	116 Desc. de Valor Liq. de TRCT-Quitado	0,00
				<b>TOTAL DEDUÇÕES</b>	<b>658,43</b>
				<b>VALOR LÍQUIDO</b>	<b>8.242,13</b>

**TERMO DE QUITAÇÃO DE RESCISÃO DO CONTRATO DE TRABALHO**

EMPREGADOR				
01 CNPJ/CEI 17895646000187	02 Razão Social/Nome UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA			
TRABALHADOR				
10 PIS/PASEP 15114994275	11 Nome PEDRO SAADI ALVES DE AQUINO			
17 CTPS (nº,série,UF) 7942974- 0030 /RJ	18 CPF 14363913770	19 Data de Nascimento 13/12/1990	20 Nome da Mãe ELOISA ELENA SAADI ALVES DE AQUINO	
CONTRATO				
22 Causa do Afastamento RESCISAO CONTRATUAL A PEDIDO DO EMPREGADO				
24 Data de Admissão 04/01/2016	25 Data do Aviso Prévio 10/06/2016	26 Data de Afastamento 10/06/2016	27 Cód. Afast. SJ1	29 Pensão Alimentícia (%) FGTS 0,00
30 Categoria do Trabalhador 01				

Foi realizada a rescisão do contrato de trabalho do trabalhador acima qualificado, nos termos do artigo nº 477 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). A assistência à rescisão prevista no § 1º do art. nº 477 da CLT não é devida, tendo em vista a duração do contrato de trabalho não ser superior a um ano de serviço e não existir previsão de assistência à rescisão contratual em Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho da categoria a qual pertence o trabalhador.

No dia \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ foi realizado, nos termos do art. 23 da Instrução Normativa/SRT nº 15/2010, o efetivo pagamento das verbas rescisórias especificadas no corpo do TRCT, no valor líquido de R\$ 8.242,13, o qual, devidamente rubricado pelas partes, é parte integrante do presente Termo de Quitação.

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
150 Assinatura do Empregador ou Preposto

\_\_\_\_\_  
151 Assinatura do Trabalhador

\_\_\_\_\_  
152 Assinatura do Responsável Legal do Trabalhador

156 Informações à CAIXA:

**A ASSISTÊNCIA NO ATO DA RESCISÃO CONTRATUAL É GRATUITA.**

Pode o trabalhador iniciar ação judicial quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho (Inc. XXIX, Art.7º da Constituição Federal/1988).



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**  
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 1ª REGIÃO

**TERMO DE DEPOIMENTO**

Aos vinte e um dias do mês de outubro do ano de 2016, às 11h35min, na sede da Procuradoria do Trabalho da 1ª Região, com a presença do Procurador do Trabalho Marcelo José Fernandes da Silva, plantonista presidindo este ato do **Inquérito Civil n.º 1417.2016.01.000/6**, instaurado em face de UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., compareceu a Sra. Iris Morena Sousa e Freund, identidade n.º 12995492-1, DIC-RJ, na qualidade de testemunha.

Advertida e compromissada em dizer a verdade, respondeu: que a depoente trabalhou como gerente de marketing para a UBER do BRASIL de 09/06/2014 a 29/07/2016; que em meados de maio por intermédio de um amigo conheceu um americano responsável pelo lançamento as operações da Uber do Brasil e, informalmente, começou a ajudá-lo a realizar eventos para este lançamento; que em razão disso foi convidada para participar do processo seletivo para a vaga de gerente de marketing; que não sabe dizer com quantas pessoas concorreu; que foi ajustado um salário de cerca de R\$ 10.500,00 mais benefícios (vale-refeição etc), sendo que em relação a transporte poderia utilizar o Uber gratuitamente; que a depoente trabalhava de 10:00 às 22:00h de segunda a sexta-feira com uma hora de intervalo e aos sábados, domingos e feriados uma média de 4 ou 5 horas; que laborou nessas condições durante todo o período de trabalho, com carteira assinada, recebendo o valor acima indicado, que foi registrado na Carteira de Trabalho e depois reajustado que, entretanto nunca recebeu pelos serviços extraordinários; que a depoente era responsável por encaminhar respostas a todos os e-mails recebidos pelo endereço eletrônico de suporte relativamente às dúvidas e reclamações de usuários; que os e-mails encaminhados por motoristas e/ou pretendentes a ingressar no aplicativo as respostas eram fornecidas pelo gerente de operações; que entretanto fornecia quando necessário a resposta padrão em relação ao link de cadastro no site do Uber; que era orientada a fornecer as respostas em no máximo seis horas depois à chegada do e-mail; que a depoente também era responsável pelas iniciativas para atrair maior número de usuários portanto, realizava eventos de sexta a domingo nas empresas em que o Uber estabeleceu parceria; que esses eventos não estão incluídos nas quatro ou cinco horas e que também trabalhava respondendo às consultas feitas pelos usuários; que nesses eventos a depoente levava promotores para trabalharem no stand onde seriam oferecidos os serviços do Uber e a realização de cadastramento com oferecimento de brindes; que esses eventos ocorriam em eventos sociais e culturais como ART-RIO, RIO GASTRONOMIA, Festa Modinha, Festa Esbórnica, festas no Jôquei Clube, conferências; no Museu de Arte Moderna, Baile do Zé Pretinho, festas no Morro da Urca, conferências em hotéis, festas de Réveillon, inauguração de lojas e de restaurantes, eventos em hotéis, em festas realizadas durante a Copa do Mundo e etc; que a depoente treinava os promotores para que essas pessoas orientassem os interessados na realização do cadastramento do aplicativo, bem como a forma de utilização; que sabe informar na época em que a depoente trabalhou o interessado a se cadastrar como

IC 1417.2016  
21/10/16  
Página 1 de 3




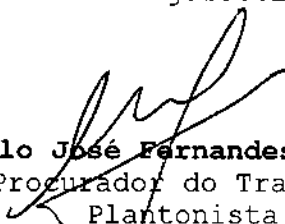
**MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**  
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 1ª REGIÃO


motorista tinha que fazer um cadastro no site onde incluiria os seus dados e os dados do veículo; que o aplicativo exigia que o interessado tivesse em sua habilitação a inscrição de possibilidade de exercício em atividade remunerada e também tinha que apresentar o nada consta criminal tanto em relação ao Estado ou em relação aos crimes de atribuição da Polícia Federal; que na sua época o veículo exigido tinha que ser sedan acima de 2004, com ar-condicionado na cor preta e com 4 portas; que esses eram os critérios iniciais sendo que houve alterações posteriores e como a depoente trabalhava em relação à área de marketing não tinha domínio sobre as informações que foram alteradas; que o motorista interessado poderia exercer a atividade pessoalmente ou por alguém por ele indicado; que depois do cadastro o interessado tinha que comparecer na sede da Uber no Rio de Janeiro que já ocupou vários endereços sendo que atualmente funciona na Rua da Quitanda; que na época em que a depoente trabalhou os interessados tinha quem comparecer na sede da Uber para receber treinamento de cerca de duas ou três horas, oportunidade na qual eram repassadas informações relativas à forma de utilização do aplicativo, à forma como os motoristas poderiam se comportar e como deveriam se vestir; que aqueles motoristas que recebiam avaliação baixa eram convocados para refazer o treinamento sob pena de serem excluídos do aplicativo; que a avaliação é feita pelo usuário quando chega ao local de destino; que a avaliação vai de 1 a 5 estrelas sendo que a média era de 4,7; que abaixo dessa nota, o motorista era convocado para esse novo treinamento; que o motorista também avaliava o cliente; que a depoente também era responsável por responder aos e-mails relativos às reclamações dos usuários; que essas reclamações em regra se referiam a dificuldades ou problemas técnicos do sistema, como erros de rota, cobranças indevidas, etc, que a depoente como tinha acesso ao sistema realizava as correções e depois passava o resultado para o usuário que havia feito a reclamação; que quando a reclamação era relativa ao comportamento profissional do motorista, a reclamação era repassada ao responsável pelas operações e este entrava em contato com o motorista para verificar o que havia ocorrido; que o resultado era repassado ao Setor de Marketing que entrava em contato com o usuário e respondia ao seu questionamento; que havia orientações do Uber em relação ao comportamento dos motoristas no sentido de que devéiam abrir a porta para o cliente, disponibilizar água e balas, comportar-se com educação e etc; que recebiam reclamações que versavam desde o não oferecimento de água, balas, à não abertura de portas, a assédio ou a outros comportamentos que não se adequassem às orientações exigidas pelo Uber; que, por exemplo, em caso de assédio, o motorista era suspenso preventivamente durante o período de investigação e caso comprovado, o motorista era excluído do aplicativo; que também repassou informações no sentido de que se o motorista não atendeu a alguma das exigências de comportamento, que o mesmo foi chamado atenção e informado que se a sua avaliação caísse ele seria desligado do aplicativo bem como eram pedidas desculpas ao usuário pelo ocorrido; que caso a situação de assédio fique comprovada, até mesmo a admissão do fato, o motorista é descredenciado; que se houver divergências entre o que disse o usuário e negativa por parte do motorista o mesmo fica sob observação principalmente em relação a outras reclamações e em relação à



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**  
**PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 1ª REGIÃO**

pontuação nas avaliações; que a depoente trabalhava na sede do Rio de Janeiro do UBER ou nos locais de eventos; que a depoente saiu do UBER após a chegada de um novo diretor que resolveu modificar a equipe; que a depoente recebeu as verbas rescisórias que não levaram em consideração várias coisas, entre elas as horas extras, sendo que até o presente momento não houve a homologação, ou seja, há mais ou menos três meses sendo que a depoente não conseguiu ter acesso ao FGTS e ao seguro-desemprego; que a depoente não está trabalhando Nada mais havendo a acrescentar, às 12:19h é encerrado o presente termo, que foi por mim,  André D. Angelotti, transcrito e por todos os presentes assinado.

  
**Marcelo José Fernandes da Silva**  
Procurador do Trabalho  
Plantonista

  
**Iris Morena Sousa e Freund**  
Depoente



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**  
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 1ª REGIÃO

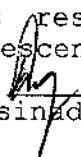
**TERMO DE DEPOIMENTO**

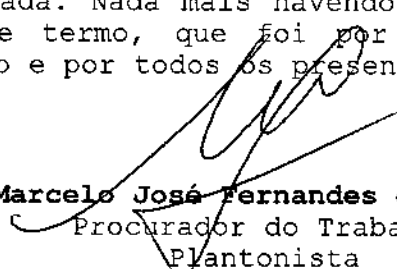
Aos vinte e um dias do mês de outubro do ano de 2016, às 14:00, na sede da Procuradoria do Trabalho da 1ª Região, com a presença do Procurador do Trabalho Marcelo José Fernandes da Silva, plantonista presidindo este ato do Inquérito Civil n.º 1417.2016.01.000/6, instaurado em face de UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., compareceu a sra. Rafaela Tavares de Lacerda - RG 2.087.429 SSP/ES - na qualidade de testemunha.

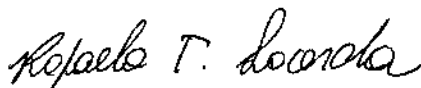
Advertida e compromissada em dizer a verdade, respondeu: que começou a trabalhar no UBER em 7 de dezembro de 2015; que a depoente foi indicada por uma amiga; que essa amiga entrou em contato com o gestor de nome Felippo e a depoente foi convidada a participar do processo seletivo para a área de marketing; que o referido teste consistiu em um teste de criatividade e um teste de Excel; que a depoente passou ainda por quatro entrevistas, sendo uma com o RH, uma com o próprio Felippo e as outras duas com duas pessoas que já trabalharam na área de Marketing; que o ajuste foi de cerca de R\$ 8.500,00 brutos mais benefícios e carteira assinada; que recebia vale-refeição, um crédito para andar de Uber, seguro de vida, plano de saúde Bradesco; que também havia pagamento de academias; que a depoente trabalhou até junho de 2016; que a depoente chegava por volta de 10:00h e ficava até as 20:00h de segunda a sexta-feira; que a depoente trabalhava em casa, logada no sistema aos sábados e domingos; que durante a semana tirava de trinta minutos a uma hora de almoço; que a depoente não trabalhava em eventos; que a depoente trabalhava principalmente na área de campanhas voltadas para as parcerias com empresas; que essas campanhas tinham como objetivo aumentar o número de viagens e o número de usuários; que por exemplo a depoente fez uma campanha com a marca CHEFS CLUBE, no sentido de que o usuário que utilizasse mais de três vezes o aplicativo, completando a viagem, ganhava três meses de assinatura grátis a referida marca que dava descontos de cerca de 30 a 50% em descontos em restaurantes selecionados; que todas as campanhas tinham regulamentos rígidos elaborados pelo pessoal do Jurídico e da Comunicação da UBER com todos os termos de participação; que os usuários eram comunicados por e-mail ou tinham acesso às informações por meio das redes sociais da UBER; que na área de Marketing, na época que a depoente trabalhou só se recorda de ter havido uma campanha voltada para o estilo de adesão de outras motoristas voltadas pra o gênero feminino; que entretanto não se recorda de outras campanhas realizadas pela área de marketing com o mesmo objetivo; indagada sobre anúncios veiculados no Facebook, a depoente acha que ou é o Setor de Marketing que realiza ou é o próprio Setor Operacional, atualmente; que a depoente participava das reuniões sobre eventos de estabelecimentos parceiros, mas não tinha tarefas ligadas a essas atividades; que a depoente, como dito anteriormente, já participou de campanhas que, por exemplo, premiavam com descontos quando um interessado resolvia se tornar usuário do aplicativo; que também trabalhava respondendo a reclamações que eram registradas pelos usuários do sistema; que essas respostas deveriam ser encaminhadas aos



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**  
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 1ª REGIÃO

usuários em no máximo seis horas; que havia um roteiro estabelecendo níveis de reclamações; que esses níveis variavam; que as reclamações variavam de dificuldade de operação do próprio aplicativo a reclamações em relação aos motoristas e aos serviços prestados; que em relação aos motoristas, as reclamações variavam desde o oferecimento de água ou algum outro comportamento; que já havia respostas padrão a serem dadas; que, entretanto, se as reclamações tivessem maior gravidade elas eram encaminhadas ao Setor de Operações do Rio de Janeiro; que o Setor de Operações caso houvesse que apresentar alguma solução para o usuário passava a informação para o Setor de Marketing e o Setor de Marketing comunicava ao usuário; que o Setor de Marketing, por exemplo, no caso de esquecimento de algum pertence do usuário, informava para que este entrasse em contato diretamente com o motorista; que caso a situação não fosse resolvida, passava para o Setor de Operações; que os motoristas recebiam notas que variavam de 1 a 5 estrelas; se a média fosse abaixo de 4.7 o motorista era chamado pelo setor operacional para que o referido setor entendesse o motivo da média baixa; que o motorista poderia ser suspenso ou excluído do aplicativo se a reclamação tivesse maior gravidade, como por exemplo, um assédio ou comportamento bem fora do padrão, xingamento, direção sob efeito de álcool e etc; que pelo que sabe os motoristas tinham que apresentar ficha de antecedentes criminais; que houve um determinado momento em que os motoristas passavam por testes psicológicos; que entretanto esses testes foram suspensos; que os interessados também tinham de apresentar carteira de direção profissional e documento do veículo; que em relação ao documento dos veículos era para conferir se os mesmos estavam de acordo com o padrão de cada categoria, por exemplo, Uber Black e Uber X; que a depoente trabalhava na sede do Rio de Janeiro; que a depoente recebeu as verbas rescisórias; que a depoente foi dispensada. Nada mais havendo a acrescentar, às 14:42h é encerrado o presente termo, que foi por mim,  André D. Angelotti, transcrito e por todos os presentes assinado.

  
**Marcelo José Fernandes da Silva**  
Procurador do Trabalho  
Plantonista

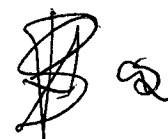
  
**Rafaela Tavares de Lacerda**  
Depoente



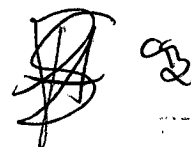
## TERMO DE DEPOIMENTO

Ao(s) 25 dias do mês de outubro do ano de 2016, às 09h27min hora(s) e min minuto(s), na Sede da Procuradoria do Trabalho da 1ª Região, com a presença da Exma. Procuradora do Trabalho, Dra. Fernanda Barbosa Diniz, neste ato substituída pela Dra. Carina Rodrigues Bicalho, designada para presidir o(a) Inquérito Civil nº 001417.2016.01.000/6 - 45º Ofício Geral da PRT-1ª Região/RJ (10), instaurado em face de INQUIRIDO: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., compareceu o Sr. Saadi Alves de Aquino, CPF 143.639.137.70, residente na Rua Almirante Tamandaré, 53, apto 701, Flamengo, Rio de Janeiro, na qualidade de depoente. Indagado, respondeu: que foi empregado da investigada de 4 de janeiro de 2016 a 10 de julho de 2016; que exercia o cargo de coordenador de operações; que é graduado em administração de empresas; que exerceu diversas atividades estando mais dedicado à ativação dos motoristas, distribuição desses motoristas no mapa - posicionamento dos motoristas no mapa para garantir que o atendimento da demanda, expansão territorial, treinamento dos motoristas presencial e tutoriais em website e análise de dados para verificar quão saudável estavam os indicadores, que coordenava 20 terceirizados responsáveis pela relação com os motoristas, ou seja, suporte ao motorista; que o suporte ao cliente também é terceirizado da mesma forma, tendo um coordenador empregado da Uber a quem esses terceirizados respondem; **sobre a ativação dos motoristas:** que no início, o motorista deveria comparecer ao centro de ativação - PSC em algum momento para fazer um teste, após ter apresentado a documentação (CNH, observação na CNH de que exerce atividade remunerada, certidão de antecedentes criminais estadual e federal, documento do carro, sendo irrelevante se o veículo é próprio ou de terceiros); que, no início, eram realizados dois testes, sendo um com uma psicóloga terceirizada consistente com uma entrevista (a finalidade seria verificar perfis e algum padrão que fosse um risco para o perfil de motorista buscado pela empresa, ou seja, evitar, por exemplo, motorista que pudessem praticar algum tipo de assédio com o passageiro), outro teste psicológico chamado MIDOT e um teste sobre a plataforma - o candidato via um vídeo e depois respondia perguntas; que, inicialmente, esse caráter admissional tradicional estava bem presente, o que foi se alterando com o tempo; que a finalidade seria "diminuir a fricção", ou seja, diminuir as etapas para ativação do motorista de forma que o motorista passe mais rapidamente pelo "funil" admissional; que o objetivo da empresa é ter **eficiência evitando-se a catástrofe**, ou seja, ter o maior número possível de motoristas desde que esses não causem qualquer mal à imagem da empresa; que, após, o motorista poderia aguardar a conclusão do processo em casa, sendo que a empresa Uber faria a partir daí um "background check", que seria uma análise dos antecedentes criminais da pessoa que eventualmente não estivesse na certidão; que essa análise era feita por uma empresa terceirizada (IAUDIT); que se fosse localizado algum antecedente, o motorista não era admitido, sem qualquer explicação ao motorista; que era o responsável por informar ao motorista que não havia sido admitido; que posteriormente a documentação do veículo deixou de ser exigida como requisito para a ativação, passando a ser exigido apenas após a aceitação/ativação; que esse requisito deixou de ser exigido para evitar que o candidato adquirisse um veículo para o trabalho na UBER e não fosse ativado e, assim, processasse a empresa pelos danos materiais em razão das

reais expectativas de ativação na plataforma; que o teste psicológico e a entrevista com a psicóloga foram retirados; que retiraram a certidão federal porque a IAUDIT já fazia essa busca; que o teste sobre a plataforma deixou de ser obrigatório tornando-se apenas uma recomendação para que o motorista aprenda sobre a plataforma; que assim, o processo passou a poder ser feito inteiramente online; que quando estava se desligando da empresa, havia indicação de que o teste psicológico seria reativado, porém também seria online; que a empresa também promove a ativação por meio de promoções/incentivos; que esse incentivo consiste em na hipótese de indicação de um motorista que vier a ser ativado, tanto o motorista Uber que indicou quanto o ativado ganhavam um "bonus" em dinheiro; que essa promoção era recorrente; que próximo ao carnaval, por exemplo, o motorista ativado que completasse 50 viagens em 3 meses ganharia R\$ 1.000,00 (mil reais); que a finalidade era incentivar a conclusão do processo de ativação e de vinculação ao sistema; que as promoções de ativação eram variações da acima citada, com número de viagens e premiações em dinheiro; que esses são exemplos de campanhas de "carrot"; que outras forma eram chamadas *stick*, que é uma forma de ameaça em que não se dá qualquer bônus mas avisa, por email, que se o candidato não completar a ativação rapidamente, perderá as etapas do processo já realizadas; ou seja, envia-se um email, por exemplo, com a ideia: complete sua ativação até sexta-feira, ou não será mais ativado na plataforma; **sobre a distribuição dos motoristas no mapa e análise de market place:** que fazia análise de várias métricas para saber quão saudável estava a plataforma - que se tem muita demanda em determinado local (ex.: as 4h da madrugada em São Conrado em razão de uma festa ou as 18h na barra, que é um padrão) um algoritmo irá modificar os preços naquele local; que o motorista, ao abrir o aplicativo, aparecerá uma região do mapa em vermelho indicando quanto maior está a tarifa naquele local ( $x$  vezes mais do que a tarifa padrão) assim como aparecerá para o consumidor; que, dessa forma, incentiva-se o motorista a se deslocar para o local assim com desincentiva-se o consumidor a utilizar o aplicativo; que isso é a chamada "tarifa dinâmica"; que pode acontecer, exatamente porque a tarifa é dinâmica, dos motoristas se deslocarem para o local e a tarifa já não estar mais no patamar anteriormente indicado exatamente porque vários motoristas se deslocaram para o local, ou seja, ainda que não tenham qualquer má intenção, a tarifa inicialmente indicada de  $x\%$  maior que a padrão para incentivar o motorista a se deslocar para o local, ao chegar lá, poderá não ser a aplicada e geralmente não será, que pode já ser a padrão como pode ser  $y\%$  maior que a padrão, sendo  $y$  menor que  $x$ ; que é possível desligar esse sistema em casos excepcionais; que, inclusive, essa era uma das funções do depoente; que, por exemplo, esse sistema foi desligado no dia da manifestação dos taxistas para evitar que o preço do Uber ficasse mais caro; que também pode ser desligado em regiões em que acha algum risco, como tiroteio; que no dia do protesto dos taxista, no início de 2016, a empresa investigada já sabia que faltariam motorista na cidade então programou uma promoção especial para o motorista que consiste em cumprir alguns requisitos, por exemplo, ficar online 8 ou mais horas, completar 10 ou mais viagens e ter uma média de nota acima de 4,7 e, então, o motorista ganharia 50% a mais de todas as viagens completadas nesse período e com esse padrão; que foram realizadas várias promoções desse tipo, com variações dos requisitos e no valor do bonus; que incentivo era por meio de **promoções** de vários tipos, em datas em que se precisava de mais gente rodando e todas envolvendo o pagamento de bonus; que, diariamente, eram encaminhadas mensagens de SMS, Email, com incentivo para ficar online, para ir a determinadas áreas que valeriam a pena; que os textos eram, por exemplo: "*O Rio não pode parar. Hoje será uma sexta feira especial, com demanda muito forte. Vamos juntos servir à cidade*"; que tanto poderia agendar uma mensagem de incentivo fixo como encaminhar mensagem para encaminhar para os




locais no mapa onde a empresa quer o motorista; que outra forma já está inserida no próprio aplicativo, sendo automático: quando o motorista vai desligar o aplicativo, o aplicativo mostra os ganhos atuais e dizia: ganhe um pouco mais; atinja mais x reais, como forma de incentivar o motorista a não desligar o aplicativo; que isso parece "bobo" mais funciona realmente, acaba virando um cassino; que na sexta-feira do dia do protesto, que acha que foi no dia 1º de abril, mandou mensagem como: *mais de 50% de todas as viagens dentro das condições: completar pelo menos 10 viagens entre 10h e 18h; taxa de aceitação mínima no período de 80%; qualquer tentativa de fraude invalidará o acréscimo*"; que as fraudes poderiam ser: realizar viagens falsas (utilizar um celular de um amigo, sem passageiro, apenas para completar a promoção - que era fácil descobrir porque as viagens partiam do mesmo celular ou do celular do motorista), aceitação imediata da chamada e no mesmo local da demanda 10 vezes seguidas era indicação de que as viagens eram combinadas; que, verificada a fraude, o motorista não teria direito ao bonus promocional; que se a fraude fosse grave, seria hipótese de desligamento do motorista da plataforma; que outras promoções eram: quanto mais indicações, estabeleceu-se um ranking e o primeiro colocado ganhou uma viagem para Bahia; que todas as promoções seguiam o padrão citado: número de horas, número de viagens, taxa de aceitação e avaliação do cliente; que na mesma análise que fazia sobre localização dos motorista no mapa, fazia com relação aos clientes que baixavam o aplicativo ou tentavam utilizá-lo em um local em que e a empresa não operava; que para fazer essa **expansão de mercado** criavam-se promoções para incentiva o motorista a ficar no local, por exemplo, em Niterói; que essas promoções eram no sentido de **garantir um preço mínimo por hora**; que, por exemplo, se o motorista ficasse online 8 horas no local da expansão, garantia-se R\$ 25,00 a hora, no mínimo, ainda que não tivesse viagem alguma; que, se as viagens superasse esse valor, o bonus não seria pago, ou seja, era um "mínimo hora"; que a expansão era basicamente identificar os locais com potencial, incentivar o motorista a ficar nesses locais até que a área ficasse saudável, quando deixariam de existir as promoções iniciais para a consolidação da área de expansão; **sobre treinamento de motoristas**: que fazia palestra presenciais sobre o uber pool, não obrigatória, mas eram encaminhava emails que "davam a entender" que seria importante participar sem destacar que não era obrigatório (ex.: mais de 60% da base já completou o treinamento do uber pool, você vai ficar de fora?); que a meta da equipe é que 75% da base de motoristas realizasse o treinamento; que também fez tutoriais que eram disponibilizados no site e existia um controle de quem respondia o *quiz* e a meta era que tivesse 75% dos motoristas completando o *quiz*; **sobre suporte e desativação do motorista**: que coordenava a equipe de terceirizados que faziam o suporte ao motorista; que o suporte ao motorista consiste em uma central **presencial**; que não existe um suporte por telefone para o motorista, sendo o contato com o motorista com a empresa por email ou presencial; que o contato por telefone seria apenas para uma linha de emergência, para hipóteses de risco grave e eminente, como assalto, assédio sexual, acidente; que o suporte é muito limitado mesmo; que as reclamações eram basicamente de não recebimento de pagamento por algum erro da conta de recebimento (erros cadastrais), erros técnicos do aplicativo ou do celular do motorista; os motoristas também iriam a empresa quando eram bloqueados; **sobre desativação**: que os motoristas poderiam ser bloqueados por diversos motivos, tais como: (a) **assédio sexual** - que qualquer "cantadinha" era motivo de desativação; que se o(a) motorista cantasse o passageiro, na primeira vez, era advertido; que, havendo reincidência, já era feita a desativação; que acontecia semanalmente um caso desses de desativação por motivo de "cantadas"; (b) **fraude** - que as hipóteses de fraudes eram, por exemplo: combinar viagem com o passageiro, manipular o GPS para simular viagem, indicar outro aplicativo



durante viagens da UBER (conduta anti ética), fazer várias viagens com cartão clonado - indicativo de fraude, manipulações da plataforma (ex.: aceitar a corrida, não efetuar o deslocamento, aguardar o cancelamento para receber a taxa de cancelamento de R\$ 4,00), utilizar essas práticas (várias viagens curtas combinadas; pedir boa avaliação) para atingir os requisitos para as promoções; (c) **violência** - qualquer caso de agressão verbal ou física com o cliente era desativação; (d) **embriagues ou uso de drogas**; (e) utilização de cadastro de outra pessoa para dirigir; que uma vez caracterizadas essas condutas anti éticas ou fraudes, o motoristas era simplesmente desativado; que a investigação da conduta era feita pelo setor de operações, na qual o depoente trabalhava, junto com o de marketing; que a investigação consistia em ligar para o cliente e ouvir sua versão e ligar para o motorista e ouvir a versão do motorista; que, feito isso, sentindo o preposto da Uber que o "motorista já se acusou" era feita a desativação; que antes de ligar já era verificado o histórico do motorista e, na hipótese de reincidência, mesmo não tendo o motorista "se acusado", era feita a desativação; que também havia a hipótese de um bloqueio temporário ("gancho") que ocorria quando o motorista não aceitava mais do que 80% das viagens e esses ganchos eram progressivos, ou seja, 10 minutos, 2 horas e até 12 horas offline, ou seja, bloqueado; que esse gancho era automático do sistema e não passava por qualquer avaliação humana; se o motorista ficasse com média abaixo de 4,6 (antes de 50 viagens não havia avaliação de qualidade de atendimento para fins de bloqueio) ficava dois dias offline, era chamado para comparecer ao centro de ativação, era instruído no que deveria melhorar e teria um período para melhorar a nota; que, se mantivesse a média inferior a 4,6, continuaria sendo bloqueado até três vezes; que, não conseguindo aumentar a nota, era desativado; que se o motorista ficar mais de um mês sem pegar qualquer viagem, o motorista seria inativo; que seria fácil voltar a ficar ativo, se fosse à empresa e manifestasse interesse; que eram enviados emails, como o caso dos *sticks* acima citados, para que o motorista "ficasse com medo" e voltasse a se ativar na plataforma; que, como gestor, tinha por meta incentivar os motoristas a estarem ativos; que a medição era individual, ou seja, a plataforma tem conhecimento de quanto tempo cada motorista dirige, mas não importa quem está trabalhando mas que exista carro disponível no local da demanda; portanto, para lidar com essas dificuldade, fazia-se uma análise geral e não individual e chamava-se mais motoristas para o sistema para atender a demanda, independente de quanto cada um trabalhe; que a empresa não fazia nada contra os motoristas que trabalham pouco mas o contrário, ou seja, incentivar quem trabalhasse muito; que esse controle (desativar quem trabalhasse pouco) era feito para que a empresa possa ter controle de quem não está mais interessado em dirigir para a UBER; que o incentivo para trabalhar mais e agregar mais motoristas ao sistema são as forma de garantir o atendimento à demanda; que se o motorista ficasse com média abaixo de 4,4 era diretamente; ou seja, se ficasse entre 4,4 e 4,7, tomaria os "ganchos" (de dois dias a cada vez) e teria nova chance, até três vezes, antes de ser desativado; que se ficasse com média abaixo de 4,4, era desativado diretamente, sem que pudesse aplicar novamente; que, caso aplicasse novamente, não mais seria aceito; que mantém o padrão de atendimento pela avaliação do cliente e por recomendações no estilo: os melhores motoristas geralmente (e ai listavam o que a empresa entende por um bom padrão de atendimento ao cliente, como ter balas e água disponíveis, usar trajes sociais, volume do som e uma rádio neutra, deixar ar condicionado ligado, perguntar se o passageiro tem um caminho de preferência ou prefere a navegação, abrir a porta do carro e não falar muito com o passageiro); que também havia formas de incentivo para boas médias e boas práticas, como as promoções que sempre estavam vinculadas às notas; que não estava na empresa quando foi realizado concurso de melhor motoristas; que os relatórios da performance do motorista feitas pelos



clientes eram encaminhadas para o motoristas com recomendações pessoais para que o motoristas melhorassem; que as declarações eram "anonimizadas" e encaminhadas como forma de recomendação, ou seja, houveram reclamações de que o carro estava sujo ou o som estava alto e, assim, o motorista recebia recomendação para manter o carro limpo e o som adequado; que essas recomendações pessoais são semanais e encaminhadas por email ou pelo próprio aplicativo; que a avaliação do cliente tem campos pre definidos com os casos mais normais e o computador já encaminhava para o motoristas o que estava de ruim sendo reportado pelo cliente; que quase tudo é automático, mas encaminhado semanalmente para o motorista para que ele melhore o padrão de atendimento; que o cálculo da média é diária; que a média é histórica e pode ser alterada a cada 500 viagens ou que começava a mudar; que trabalhava em média de 10 a 11 horas por dia; que era considerado cargo em confiança e não fazia registro de jornada; que recebia 50 dólares por mês para utilizar seu celular para o trabalho; que poderia ser acionado fora do horário em que estava presencialmente na empresa; que pediu demissão. Nada mais havendo a acrescentar, é encerrada a presente ata, que foi por mim, Carina Rodrigues Bicalho, , lavrada e por todos os presentes assinada.

  
**CARINA RODRIGUES BICALHO**

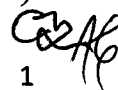
Procuradora do Trabalho

  
**Saadi Alves de Aquino**

Depoente

## TERMO DE DEPOIMENTO

Ao(s) 25 dias do mês de outubro do ano de 2016, às 14h30min hora(s) e min minuto(s), na Sede da Procuradoria do Trabalho da 1ª Região, com a presença da Exma. Procuradora do Trabalho, Dra. Fernanda Barbosa Diniz, neste ato substituída pela Dra. Carina Rodrigues Bicalho. designada para presidir o(a) Inquérito Civil nº 001417.2016.01.000/6 - 45º Ofício Geral da PRT-1ª Região/RJ (10), instaurado em face de INQUIRIDO: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. , compareceu o Sr. Augusto César Duarte da Silva, CPF 120.957.677-56, residente na Rua Visconde de Santa Isabel, nº 147, apto 102, Vila Isabel, Rio de Janeiro, na qualidade de depoente. Indagado, respondeu: que foi empregado da investigada de 9 de março de 2015 a 29 de julho de 2016; que exercia o cargo de gerente de operações e logística; que é graduado em engenharia de produção pela UFRJ; que a empresa UBER se organiza da seguinte forma: **gerente geral** na cidade, o qual se reporta para a estrutura externa da UBER, mas desenvolve as atividades empresariais na cidade com autonomia de gestão; que para o gerente geral reportam duas equipes principais: 1. Equipe de operação, responsável pelo crescimento e pela base de motoristas; 2. Equipe de Marketing, responsável pela geração de demanda na cidade, via parcerias com festas ou eventos com empresas, contas de empresas, resolução de problemas com passageiros e atividades afins; que a equipe de operação cuida de garantir o atendimento da demanda e se relaciona principalmente com os motoristas; que a equipe de marketing cuida dos clientes; que de março a maio de 2015 o cargo de gerente geral, estava em aberto e estava ocupado por um empregado da Uber, Sr. Tomás Campos, responsável pelo lançamento de cidades, o qual olhava, ao mesmo tempo, para Brasília e Rio de Janeiro; que a partir de maio o cargo passou a ser ocupado pelo Filippo, que saiu em março de 2016; que na equipe de operações eram o depoente e o Solamon Estin, seu par, ou seja, que realizavam as mesmas atividades simultaneamente – gerente de operações-, reportando-se ao Filippo; que as funções principais dos gerentes e da equipe de operações, de forma geral eram: a)



trazer novos motoristas para a base; b) determinar quais seriam os incentivos oferecidos tanto para aquisição de novos motoristas quanto para manutenção de motoristas ativos, o que era especialmente importante em época de alta demanda; c) envio de informações aos motoristas, por e-mail, relativos a diversos aspectos de relacionamento da UBER, desde mudanças no ciclo de pagamento, informações sobre o aplicativo e sobre a forma de conduta do motorista; d) controle de qualidade da base de motoristas - atendimento pessoal ou por e-mail aos motoristas, desligamentos, bloqueios, etc; e) configuração dos sistemas internos da UBER para o “despacho” – que é o motorista receber o pedido do cliente; f) precificação dos produtos oferecidos pela UBER; **sobre a aquisição de motoristas:** a aquisição consistia em observar e otimizar os canais de inscrição do motorista, ou seja, se entrou pela página da UBER, se viu anúncio no Google ou no Facebook, analisar os processos e os documentos que o motorista tinha que fornecer para se tornar um “parceiro” da Uber de forma a tornar esse processo o mais rápido possível, ou seja, otimizar esse processo e determinar o valor do incentivo de indicação, que era um incentivo para a inscrição de novos motoristas (que tanto o motorista quanto o indicado ganhariam um “bônus”) e outros incentivos para acelerar esse “funil”, ou seja, para o motorista entrar na base; que o primeiro passo do processo de ativação consistia em o motorista se inscrever junto à UBER no site, e depois, encaminhar os documentos: inicialmente, eram CNH com observação de que exerce atividade remunerada, atestado de antecedentes criminais de Secretaria Estadual de Segurança e da Polícia Federal, certificado de registro e licenciamento de veículo, seguro de acidentes pessoais de passageiros de R\$ 50.000,00 por passageiro, seguro do veículo, 3 fotos do veículo – foto da placa, exterior e interior do veículo; que logo que entrou, foi abolido o requisito da foto, porque era facilmente burlada; que a partir de sugestão surgida em reunião dos gerentes de operações das cidades e com decisão tomada pelos gerentes gerais das cidades, esses documentos foram sendo reduzidos ao longo do tempo; que, no estágio atual, exige-se: CNH, atestado de antecedentes estadual, CRLV; que o seguro de acidentes pessoais foi excluído das exigências em função da Uber ter contratado um seguro de

acidentes pessoais de passageiros extensivo a todos os motoristas da UBER junto à ACE Seguradora; que o seguro é pago pela UBER; que após a apresentação dos documentos, o motorista ia para uma palestra com o gerente de operações, que explicava como a UBER funcionava, dava estimativas de ganhos para os motoristas e sugeriam padrões de qualidade no atendimento; que após essa palestra, o gerente de operações checava os documentos das pessoas e ativava os que estavam com a documentação ok; que em torno de julho de 2015 foi incluída uma etapa entre a palestra e a ativação, que foi a checagem por uma empresa terceira dos antecedentes criminais; que em torno de setembro de 2015, a palestra foi abolida e substituída por um processo ainda presencial no qual o motorista fazia uma entrevista com psicólogo, um teste psicológico e um teste de qualidade sobre a UBER, após assistir uma série de vídeos – que era praticamente a reprodução da palestra; que essa substituição da palestra pelo vídeo se motivou em razão do aumento da escala de interessados; que em fevereiro de 2016, deliberou-se pela eliminação do teste psicológico e de qualidade; que o teste psicológico consistia na aplicação por parte uma empresa especializada mexicana de um método chamado Midot, que avaliava a probabilidade de um motorista efetuar consumo abusivo de substâncias, assédio sexual, tendência a roubo e agressividade como um todo; que foi contra a retirada do teste, mas a decisão coube aos gerentes gerais das cidades, mais especificamente ao gerente geral do Brasil, Guilherme Telles; que a retirada do teste foi justificada pela necessidade de um crescimento rápido, devido à informação de que outra empresa estaria captando recursos para entrada no Brasil; que outro motivo dado foi que problemas como esses iriam ocorrer de qualquer forma na escala que a Uber pretendia atuar e que os testes não garantiriam que esses problemas não aconteceriam; que o teste psicológico deve voltar, estando em desenvolvimento pela própria Uber; que o fluxo ficou apenas em inscrição – apresentação de documentos – checagem de documentos e antecedentes – ativação; que eram proibidos de informar ao motorista o motivo de não ter sido ativado, em especial, se a razão fosse antecedentes criminais; que toda orientação quanto à utilização das nomenclaturas, como uso da palavra parceiro, era uma orientação do jurídico; que



também a orientação para não informar o motivo da não efetivação também estava relacionada ao receio de processos trabalhistas por discriminação; que cerca de 5% das pessoas não eram aprovadas; que o receio era de sofrer ações por discriminação, pois eram cortados pretendentes com inquéritos policiais ou ações em andamento, ou seja, que ainda não tinham sentenças penais condenatórias transitadas em julgado; **sobre incentivos:** que a Uber oferecia incentivos para ativação de novos motoristas e para a base existente; que os incentivos para ativação eram principalmente incentivo para indicação no qual era oferecido um valor em dinheiro para o motorista que indicasse um amigo(a) da sua rede; que sendo essa pessoa ativada, o motorista ganhava um “bônus” em dinheiro e algumas vezes a pessoa indicada também recebia o “bônus”; que outro incentivo de ativação era específico para etapas do processo de ativação com vista a acelerar, por exemplo, “ganhe um valor em dinheiro para encaminhar os documentos até a data prefixada”; ou seja, “*receba R\$ 100,00, para subir os documentos até a data x*” e “*receba R\$ 1.000,00 para completar 20 viagens até uma data determinada*”; que foram orientados a condicionar os incentivos a um número mínimo de viagens para evitar que o motorista se ativasse e não concluísse um número mínimo de viagens e, assim, o investimento de premiação para a ativação teria sido perdido; que os incentivos para motoristas ativos se dividem em: a) para eventos específicos: que a UBER sabia que o Rock in Rio traria um aumento de demanda e, assim, a UBER oferecia um determinado valor em dinheiro para que o motorista completasse um número mínimo de viagens ou ficasse *online* durante um determinado bloco de horários; que eram estabelecidos requisitos mínimos que envolviam, entre outros: taxa de aceitação de pedidos mínima, em torno de 80 a 85%; taxa mínima de viagens completadas, avaliação mínima (4,7 estrelas de média), quantidade de viagens completadas em determinada região e não praticar qualquer fraude para preencher os requisitos; que logicamente que o julgamento de fraude é unilateral; que antes de lançar qualquer campanha de incentivo, essa era aprovada pelo gerente geral e passava pelo aval do departamento jurídico; que como exemplo de incentivo, lembra daquele realizado no dia da manifestação dos taxistas no dia 1º de abril de 2016; que o

incentivo consistia em garantir mais 50% em todas as viagens dentro das condições de completar pelo menos 10 viagens entre 10h e 18h no dia 01 de abril, taxa de aceitação de 80% e qualquer tentativa de fraude invalidaria o incentivo; que esse incentivo foi aprovado pelo gerente geral da cidade; que outro exemplo foi durante as olimpíadas: a Uber garantia valores mínimos de receita por hora para determinados blocos de horários, que seriam de R\$ 20,00 a 30,00 por hora para os motoristas que ficassem online em determinados blocos de horas, com requisitos de taxa de aceitação de 85%, taxa de viagens completadas cujo valor seria algo em torno de 85% e número mínimo de viagens completadas por horas, que acha que era de 1,2 viagem por hora; que preenchidos esses requisitos, se o faturamento fosse menor que o valor mínimo garantido pela hora, a UBER pagava a diferença; que durante o Carnaval também houve incentivos; que o departamento jurídico não via com bons olhos esses incentivos, em razão do risco trabalhista do pagamento mínimo por hora, mas que o risco era assumido pelo gerente geral da cidade porque era visto, inclusive no exterior, como o melhor incentivo com relação ao retorno sobre o investimento; que os incentivos eram encaminhados por email, por SMS e alguns pelo aplicativo; que havia também funcionalidades no aplicativo para incentivar os motoristas a ficarem *online* por mais tempo; umas das funcionalidades incentivava a não ficar *off-line* indicando os potenciais ganhos, independente da jornada acumulada, ou seja, “*tem certeza de que vai ficar off line? Você pode ganhar mais tantos reais, se ficar online*”; que chegou a questionar se não deveriam limitar o quanto o motorista deveria dirigir por uma questão de segurança e teve como resposta: “não podemos controlar a jornada porque isso seria um risco trabalhista”; que outra função do aplicativo para ficar online, era um mapa mostrando o preço dinâmico mesmo com o motorista *off-line*, para incentivá-lo a ficar online; que era comum isso em momentos que o preço dinâmico era ativado – que entra em ação quando há um aumento da demanda em relação à oferta em determinado local; que há um preço padrão, que é multiplicado pelo preço dinâmico, quando aquele entra em vigência; que o preço dinâmico era ativado por um algoritmo; que os gerentes somente poderiam delimitar o valor máximo do preço de dinâmico e a


vigência na cidade; que era bem comum, contudo, quando o motorista chegava ao local, o preço dinâmico já não estar mais ativo; que também reclamavam que estavam no local indicado no mapa quando estava ativo o preço dinâmico e não recebiam o preço dinâmico, e que isso ocorre se a chamada foi iniciada antes do preço dinâmico estar ativado; **sobre a comunicação**; que no início, a comunicação era realizada pelos gerentes, ou seja, os e-mails dos motoristas e potenciais parceiros eram todos respondidos pelos gerentes de operações; que tinham uma meta de responder todos os e-mails em menos de 24 horas; que o atendimento pessoal também era realizado na sede da Uber pelos gerentes de operação; que a partir de julho de 2015 a responsabilidade passou a ser dividida com uma empresa terceirizada; que os terceirizados não conseguiam dar conta de todas as respostas, então os gerentes respondiam mesmo depois da contratação da empresa terceirizada; que a Uber encaminhava também aos motoristas e-mails comunicando novas formas de organização e pagamento; que em julho de 2015 foi criado um telefone de emergência para os motoristas, número de 40428237, que era no próprio celular do depoente; que foi criado por conta das agressões sofridas por motoristas da Uber praticadas por taxistas; que foi aprovado esse telefone pelo gerente geral da cidade após a reclamação dos motoristas; que já chegou a responder mais de cem motoristas em um só dia; que havia um centro de suporte ao parceiro, para atendimento pessoal; que começou em julho ou agosto de 2015 no hotel Mercure Mourisco, em Botafogo; que por volta de novembro de 2015 mudaram-se para a Rua São José, nº 40 no centro da cidade; que depois se mudaram para a Rua Uruguaiana, tomando um andar inteiro; que havia outros centros de atendimento pessoal, um em São Gonçalo, um em Madureira e um em Duque de Caxias; que o pessoal que trabalhava nesses centros na Uber era praticamente terceirizado e reportavam para a estrutura interna; que eram entre 30 a 50 pessoas para fazer o atendimento; que internamente se falava no sistema de “carrots” e “sticks”; que o sistema de pagamento de incentivos era “carrots”; **sobre o controle de qualidade**; que nos documentos internos e e-mails usava-se a expressão “stick” para identificar medidas de controle de qualidade; que o processo de controle de qualidade consistia em



garantir que somente motoristas acima de determinado nível mínimo de qualidade ficassem, baseado na avaliação média do motorista dada pelos clientes; que inicialmente ficava em 4,6, tendo aumentado para 4,7, em uma escala de zero a cinco; que de março a novembro de 2015 esse controle era basicamente manual, sendo que o gerente de operação deveria rodar uma consulta na base de dados para verificar quais motoristas estavam com média baixa e bloqueava o acesso à plataforma desses motoristas, enviando comunicado ao motorista dizendo que estaria bloqueado por esse motivo; que após isso o motorista comparecia a um centro de atendimento da Uber e recebia alerta de que não haveria um segundo ou terceiro bloqueio; que se a média se mantivesse baixa após uma série de viagens, seu acesso estaria definitivamente cortado; que como o motorista não tinha acesso aos “feedbacks” dos clientes, geralmente o motorista perguntava a razão das notas baixas e os gerentes falavam para o motorista tentar mudar a atitude; que em novembro de 2015 foi desenvolvido um sistema automatizado de controle de qualidade, no qual o gerente de operações poderia colocar alguns parâmetros que iriam gerar ações automáticas; que então passaram a controlar não somente a nota, mas também a taxa de aceitação e a taxa de viagens completadas; que com o novo sistema a rejeição do motorista poderia ser automática e a liberação da conta por conta de suspensão poderia ser automática; que havia a suspensão quando ele ficava abaixo dos mínimos colocados pela Uber; que com menos de 80% de aceitação o motorista era suspenso; que a taxa de viagens completadas girava em torno disso também para ele ser suspenso; que a exclusão do sistema se dava após duas suspensões, podendo variar; que em alguns casos mais graves a eliminação poderia ser imediata, como em acusação de assédio sexual, que após investigação interna pelos gerentes, eles pudessem chegar a uma conclusão; que essa investigação consistia em ouvir o cliente e ouvir o motorista, e aí o gerente geral decidia, podendo ser ouvido o jurídico; que na época desse sistema, após rejeição pelo motorista de três pedidos de viagem, havia a suspensão automática por dez minutos; que o princípio seria que se ele estivesse online ele teria que atender; que se lembra de um caso de um motorista que foi excluído por recrutar motoristas da Uber para outro concorrente; que se o cliente



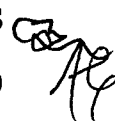
informasse que o carro estava com avarias ou não tinha banco de couro, o motorista era chamado para apresentar o carro à Uber; que o próprio depoente já olhou carro, sob orientação do gerente da cidade; que uma vez verificou que o banco não era de couro, tendo que reposicionar a categoria para Uber X; que uma vez um motorista tinha batido o carro e foi ao atendimento pessoal, sendo que a Uber informou que somente poderia voltar a rodar quando o carro fosse consertado, sendo a conta bloqueada por questão de segurança; que certa vez teve que desligar motorista cujo carro havia sido roubado, porque ele mentiu em depoimento na Delegacia de Polícia que não estava transportando passageiros, o que deixou a cliente que estava no carro muito irritada; que havia diversas ferramentas para identificar motoristas que dirigiam em outros aplicativos e criavam maneiras desses motoristas ficarem somente na Uber; que conseguia abrindo seu sistema e o sistema do concorrente e oferecia incentivo específico para ele para não dirigir com o concorrente; que isso foi ensinado em treinamento dado pela matriz norteamericana na Cidade do México; que essa prática não chegou ser implementada no Rio de Janeiro; que a Uber pede corrida pelo concorrente e entra no carro e tenta convencer o motorista ir para a Uber, sendo prática comum em São Paulo, a qual é chamada internamente de *slogging*; que era uma prática comum em São Paulo; que havia um “playbook” interno se explicou como fazer isso; que se ensinava até como criar uma conta e não ser identificado pelo concorrente; que não é permitido ao motorista ter qualquer contato com o cliente, como número de telefone; que não lhe era permitido ficar com o contato do cliente para que pudesse fazer corridas particulares; que isso era motivo de suspensão e até mesmo fim da parceria; que quando o motorista tinha uma reclamação ou más avaliações, o motorista costumava ir pessoalmente à sede da Uber e o gerente iria identificar por meio dos feedbacks escritos dos passageiros quais eram as prováveis razões das avaliações, indicando quais ações deveriam ser tomadas; que era claro para todo mundo na Uber que não conseguiria crescer na escala esperada se ficasse somente no Uber Black, e que teria que partir para transporte mais popular e barato, o que seria o Uber X; que era importante que o Uber X fosse mais barato que o táxi; que em São Paulo o novo serviço foi lançado mais cedo porque lá




já havia gerente geral; que a precificação foi realizada pela estimativa de receita por motorista do Uber X para ter uma renda que o setor de precificação de São Francisco e o responsável no Brasil acharam adequados, já deduzidos os custos estimados; que os custos foram estimados pelo preço médio da gasolina e o custo de manutenção de um automóvel da categoria exigida; que a estimativa de receita levava em conta 1,2 viagens por hora, e em torno de 40 a 45 horas online; que internamente se discutia que a conta tinha que fechar para um motorista que trabalhava de 40 a 45 horas; que logo se notou, após o lançamento do Uber X no Rio, que o preço era realmente muito baixo; que o gerente geral da cidade do Rio, Filippo, tentou aumentar a tarifa por conta disso, não conseguindo êxito, tendo sido vetado pela matriz estadunidense; que ao invés disso, realizaram cortes de preço no Uber X no mês de novembro de 2015; que houve duas reduções da tarifa do Uber Black, uma em fevereiro de 2015 e outra em novembro de 2015; que a redução de novembro de 2015 foi realizada para o aumento rápido da frota e da base de clientes, tendo em vista a ameaça de entrada de competidores; que com isso a barreira de entrada ao novo competidor ficaria maior; que nessa indústria era visto como diferencial o tamanho da rede, pelo tempo menor de espera do cliente; que a Uber deixa claro internamente que o cliente é da Uber, e não do motorista; que a Uber retém todos os dados do cliente, não repassando nenhum dado para o motorista, sendo que este é impedido de dar qualquer contato ao cliente; que também fica claro que a Uber controla o preço, apesar de externamente dizer que apresenta o motorista ao cliente; que ao contrário de outras plataformas como OLX e Airbnb, o preço é fixado e alterado unilateralmente pelo Uber; que houve muita reclamação, quase incontroláveis, de motoristas quando depois do lançamento do Uber X, principalmente a partir de janeiro de 2016; que houve um aumento brutal de novos inscritos, mas também de saída de motoristas, o que se chamava de “churn”; que nesse período o “churn” foi multiplicado de três a cinco vezes; que seria considerado como “churn” quando um motorista deixa de realizar viagens por 30 dias ou mais; que a direção da Uber disse que não havia problema, que se concentrasse na entrada de novos motoristas; que acredita que a entrada se deveu à condição



macroeconômica do Brasil; que às vezes havia bloqueio de motoristas por inatividade; que a métrica principal utilizada pela Uber na área de operações era a quantidade de horas online total, ou seja, a soma das horas online de todos os motoristas; que a métrica principal do setor de marketing era a quantidade de pedidos realizados pelos clientes; que houve um treinamento de “competition law”, sendo orientados, entre outras coisas, a não utilizarem, mesmo internamente, palavras como “monopólio”, ou designar “mercado de transporte” para a competição com os concorrentes, bem como expressões agressivas como “vamos destruir o competidor”; que ao invés dessas expressões deveriam utilizar “alto crescimento”; que a Uber tinha funcionário de estratégia, que comparava o movimento da UBER com o da 99 táxis, Easy Taxi e Cabify; que falavam muito em dominar o mercado de “ride hailing”, que é solicitação de um carro por aplicativo; para medir faziam pedidos, por exemplo, no 99 táxis, verificando pelo número sequencial quantas chamadas eram realizadas em determinado tempo; que um dos objetivos enviados pelo CEO este ano seria o de ser a plataforma dominante de “ride sharing”, ou, em inglês, “to be the ride sharing platform of choice”; que o discurso oficial que diziam para falar é que não competiam com os táxis, mas que sabiam que o crescimento da Uber vinha com a redução do mercado dos táxis; que no dia 1º/04/2016 foi realizada promoção para aumentar o crescimento, dando descontos, para aproveitar o espaço deixado pela manifestação dos taxistas; que o desconto é maior do que o que a Uber recebe, mesmo sabendo que daria prejuízo; que estava em desenvolvimento sistema de telemetria, via GPS do celular; que teve sua carteira assinada pela UBER; que trabalhava mais de 70 horas; que trabalhava todos os dias, pois havia a meta de resposta em 24 horas; que foi dispensado sem justa causa e suas verbas rescisórias foram pagas fora do prazo; que foi anotada na CTPS fora da data real; que ainda não homologaram sua rescisão, passados quase três meses de sua rescisão; que não eram pagas as horas extraordinárias, porque diziam que era cargo de confiança, mas não tinha nenhum poder de gestão; que os terceirizados que atendiam aos motoristas, os quais eram empregados das empresas ALLIS e KELLY SERVICES, realizavam suas funções de acordo com as orientações dos



funcionários da UBER; que a responsabilidade de orientar esses terceiros era realizada pelos gestores da equipe de operações da UBER; que tanto o depoente quanto outros gerentes geriam o contrato com os terceiros, o que passou a ser feito de maneira estruturada quando houve a contratação da coordenadora de operações Paula Caldas;. Nada mais havendo a acrescentar, é encerrada a presente ata, que foi por mim, Carina Rodrigues Bicalho, \_\_\_\_\_, lavrada e por todos os presentes assinada.

  
**CARINA RODRIGUES BICALHO**  
Procuradora do Trabalho

  
**AUGUSTO CÉSAR DUARTE DA SILVA**  
Depoente



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**  
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 1ª REGIÃO

**TERMO DE DEPOIMENTO**

Aos oito dias do mês de novembro do ano de 2016, às 15:30h, na sede da Procuradoria do Trabalho da 1ª Região, com a presença do Procurador do Trabalho Rodrigo de Lacerda Carelli, plantonista presidindo este ato do Inquérito Civil n.º 1417.2016.01.000/6, instaurado em face de UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., compareceu o sr. Filippo Scognamiglio Renner Araújo - RG 203286869 DETRAN/RJ - na qualidade de testemunha. Indagado respondeu: que ingressou na Uber em maio de 2015, tendo saído em março de 2016; que exerceu as funções de gerente geral do Rio de Janeiro; que inicialmente a sede do Uber no Rio de Janeiro era em uma casa na Gávea; que após se mudaram para Ipanema; que a Uber também implantou PSC - Partners Support Center, ou centro de atendimento aos parceiros, inicialmente em um hotel em Botafogo, passando a um andar inteiro na Rua Uruguaiana; que foi contratado pela matriz da Uber, reportando diretamente a eles no início, mais especificamente ao vice-presidente de operações global; que ao ser contratado foi informado que, apesar da Uber atuar globalmente, ela entendia que era organizada como um conjunto de várias empresas locais; que, assim, cada cidade teria grande autonomia; que atuaria, assim, como se fosse um "CEO" da cidade, sendo responsável pela gestão e crescimento do negócio; que a partir do segundo semestre de 2015, no entanto, foi perdendo autonomia, o que aconteceu em todo o mundo; que suas funções no início seriam a de montar equipe, crescer a base de motoristas, ou seja, a oferta do produto, bem como a base de usuários finais, ou seja, a demanda; que também era de sua incumbência a atuação na área de políticas públicas, fazendo o relacionamento com o poder público local, mais especificamente o Legislativo e o Executivo; que isso se dava em conjunto com a área de políticas públicas da Uber; que a preocupação seria de que eventual regulamentação fosse positiva para a Uber; que era entendido como positiva para a Uber que se limitasse em eventual regulamentação o número de carros/motoristas, ou seja, o tamanho da oferta, que o padrão mínimo do carro fosse elevado, pois quanto mais barato, mais gente utilizaria o serviço e que nunca a Uber foi contra taxaço, mas que não poderia ser em níveis proibitivos; que outro cuidado que sempre se pedia era que fosse tratada a empresa como uma plataforma independente, e não uma empresa de transporte; que também era sua responsabilidade a comunicação com a imprensa, em conjunto com a área de comunicação da Uber; que a equipe da Uber recebia treinamento sobre como se comunicar com público interno e externo, mais especificamente para diminuir riscos de reconhecimento de vínculo empregatício com os motoristas; que assim eram treinados em como se relacionar com os motoristas; que, por exemplo, não poderiam dizer o que o motorista deveria fazer, ou que "fosse educado", "se vestisse de tal maneira"; que eram treinados para apresentar as boas práticas dos motoristas que eram mais bem avaliados; que eram treinados a evitar falar que competiam com táxis, mas sim que facilitam um serviço, mas que na prática todos sabiam que afeta o mercado dos táxis; que exigiam dos motoristas a avaliação mínima de 4.6 ou 4.7, sendo uma decisão da cidade a avaliação mínima e o sistema de consequências; que as consequências foram evoluindo para



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**  
**PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 1ª REGIÃO**

que completadas 50 viagens, se a avaliação fosse abaixo do limite, os motoristas recebiam comunicação relembrando as melhores práticas e avisando se se mantivessem abaixo da nota de corte poderiam ser desativados; que algo parecido acontecia quando o motorista atingia 100 viagens com nota abaixo da desejada; que internamente a empresa falava em "carrots and sticks", que seriam incentivos positivos ou negativos concedidos aos motoristas; que para se iniciar um negócio desse tipo deve-se começar pela oferta, para atender à demanda que entendiam existir, mas que estava reprimida; que assim, no início da implementação em uma cidade, há a necessidade de incentivos como uma forma de manter a oferta enquanto a demanda ainda não está tão ativa; que o incentivo inicial é feito por meio de garantia de pagamento mínimo por hora "on line"; que esse incentivo não dura muito tempo, pois logo não é mais necessário; que a partir daí a gerência local verifica, pelo entendimento da dinâmica da cidade, quando é necessário ou não dar o incentivo; que também havia incentivo, em forma de adicional, para que atingisse uma nota superior, com um mínimo estabelecido de viagem e determinada taxa de aceitação de corridas; que esse incentivo foi utilizado no ano passado, e que a empresa não quer mais esse tipo de incentivo; que também havia incentivos para determinadas regiões da cidade; que, por exemplo, os motoristas só ficavam na zona sul; que assim marcaram no mapa regiões como Barra da Tijuca e Recreio, e em outra época em Niterói, informando aos motoristas que viagens iniciadas nesses locais teriam um adicional por viagem; que essa comunicação aos motoristas se dava por email e/ou sms; que a garantia de pagamento de mínimo por hora on line acontecia em momentos em que a Uber achava que a oferta não seria suficiente para o pico da demanda, por exemplo, em determinadas horas no Natal, Dia das Mães, Rock in Rio, Carnaval etc; que além de estar online, havia critérios mínimos de viagens por hora, taxa de aceitação e avaliação; que o principal era viagens por hora; que era uma forma de falar para os motoristas que iriam ganhar dinheiro, pois, em verdade, a Uber calculava a possível demanda naquele momento; que menos de 10% das viagens recebiam real incentivo, por conta dos critérios; que quanto aos incentivos negativos, os motoristas deveriam atender duas obrigações principais: nota mínima e não realizar algumas ofensas a normas da empresa, como assédios sexual e moral, uso de drogas etc; que identificadas as ofensas, a Uber ou descredenciava diretamente o motorista, ou o chamava para discussão acerca do ocorrido; que como gerente seguia algumas metas da Uber; que o indicador número 1 era o número de viagens completadas por semana; que o número 2 era o número de motoristas novos realizando suas primeiras viagens na semana; que a meta de número de motoristas cadastrados eram absolutos, calculados sobre o número de táxis na cidade, bem como população e comparação com outras cidades de perfil similar pelo mundo; que os motoristas não têm acesso aos cadastros dos passageiros; que os motoristas não têm acesso aos comentários dos passageiros; que os motoristas tinham acesso à sua nota média, mas não as individuais dadas pelos passageiros, que havia um relatório emitido pelo sistema com o resumo das avaliações positivas; que quanto às avaliações negativas, essas eram informadas aos motoristas por filtros que a gestão da Uber local realizava; que pegavam, geralmente, as notas



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**  
**PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 1ª REGIÃO**

individuais mais baixas e verificava os comentários; que também se fazia busca por palavras-chave; que no começo disseram aos motoristas que estes não poderiam oferecer aos passageiros o serviço por fora da plataforma; que logo não deram mais muita atenção a isso devido ao aumento na procura pelos motoristas; que a missão da Uber é ser "as cheap and as reliable as running water"; que assim foi natural a transição do Uber Black para o UberX; que a Uber sempre teve a preocupação de prestar o serviço de forma barata; que há um time de precificação global na matriz; que a cidade realiza planilha propondo determinado preço, que deve ser aprovado pelo Presidente Global; que a planilha leva em conta distância, número de viagens por hora, trânsito, salário mínimo, combustível e o valor do carro e respectiva depreciação; que também é comparada a tarifa com as praticadas pelos táxis; que quanto mais barato, mais o negócio cresce; que a matriz fez pressão no final do ano passado para baixar os preços; que seria a segunda baixa de tarifa do Uber X; que realizou nova planilha, em que modificou o tipo do carro, de FIT para Logan, além de dados de eficiência da cidade, baixando o preço entre 10 a 15%; que o salário mínimo era calculado por hora, com base em 44 horas semanais; que a remuneração do motorista era calculada entre 1.2 e 1.4 salários mínimos, descontando todos os custos; que os concorrentes alvo eram basicamente os players de táxis, como Easy Taxi e 99 táxis, acreditando serem menos perigosos os players externos; que foi dispensado sem justificativas, acreditando que ocorreu por divergências de filosofia, pois acreditava que no longo prazo seriam mais importantes qualidade e segurança do que taxa de crescimento. Nada mais havendo a acrescentar, às 17:30h é encerrado o presente termo, que foi por mim, \_\_\_\_\_ André D. Angelotti, transcrito e por todos os presentes assinado.

**Rodrigo de Lacerda Carelli**  
Procurador do Trabalho  
Plantonista

**Filippo Scognamiglio Renner Araújo**  
Deponente



Procedimento: 001417.2016.01.000/6

INQUIRIDO: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

### **DESPACHO**

Em atenção ao MEMO Doc n.º 333855.2016 e na qualidade de representante regional da CONAFRET e coordenadora do núcleo regional da CONAFRET, decido:

1. Designar audiência pública para o dia 29/11, terça-feira, às 14h, no auditorio da PRT1. Para a audiência, além de água e café, solicito gravação em vídeo e, se possível, transmissão pelo canal do MPT no youtube.
2. Publicar edital de Convocação, conforme documento anexo;
3. Convidar cada uma das entidades mencionadas no edital, por ofício;
4. Determinar a ampla divulgação no site e redes sociais, mediante envio de MEMO a assessoria jurídica regional;

Rio De Janeiro, 03 de novembro de 2016

**Carina Rodrigues Bicalho**  
PROCURADORA DO TRABALHO



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**  
Procuradoria Regional do Trabalho da 1ª Região - Rio De Janeiro  
Avenida Churchill nº 94, Castelo, RIO DE JANEIRO/RJ, CEP 20020-050 - Fone (21)3212-2000

Procedimento: 001417.2016.01.000/6

INQUIRIDO: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

### **DESPACHO**

Alterada a data da audiência pública para o dia 30/11, as 14h.

Novo edital em anexo.

Solicito seja excluído o edital anterior.

Cumpra-se, com urgência.

Rio De Janeiro, 07 de novembro de 2016

**Carina Rodrigues Bicalho**  
PROCURADORA DO TRABALHO

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) PROCURADOR(A)  
DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procedimento IC 001417.2016.01.000/6

ANA CAROLINA REIS PAES LEME, inscrito no CPF sob o n. 054.974.106-26, vem à presença de Vossa Excelência requerer vista do procedimento em epígrafe, para fins de pesquisa que desenvolve no Programa de Pós Graduação em Direito na Universidade Federal de Minas Gerais, na linha de pesquisa do Acesso à justiça pela via dos Direitos, sob a orientação da Profa. Dr<sup>a</sup> Adriana Goulart de Sena Orsini.

Termos em que pede deferimento.

RIO DE JANEIRO - SEDE, 22 de fevereiro de 2018

ANA CAROLINA REIS PAES LEME  
CPF 054.974.106-26



OAB/SP nº 79.180 / OAB/RJ nº 2325-A, [lmendes@pn.com.br](mailto:lmendes@pn.com.br), com escritório na Rua Hungria, nº 1.100, São Paulo-SP, CEP 01455-000, sob pena de nulidade processual.

Termos em que,  
Pede deferimento.

De São Paulo para Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 2018.

**Luís Antônio Ferraz Mendes**

**OAB/SP nº 79.180**

**OAB/RJ nº 2325-A**



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**  
Procuradoria Regional do Trabalho da 1ª Região - RIO DE JANEIRO  
Rua Santa Luzia nº 173, Centro, RIO DE JANEIRO/RJ, CEP 20020-021 - Fone (21)3212-2000

Procedimento: 001417.2016.01.000/6

INQUIRIDO: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

### **DESPACHO**

Defiro os pedidos de vista formulados em 22/02/2018 e 26/02/2018, por 30 dias. Comunique-se aos interessados e libere-se no sistema.

Após, cumpra-se o despacho exarado em 11/12/2017.

Rio De Janeiro, 28 de fevereiro de 2018

**ISABELA MAUL MIRANDA DE MENDONÇA**  
PROCURADORA DO TRABALHO

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) PROCURADOR(A)  
DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procedimento IC 001417.2016.01.000/6

**FAUSTO SIQUEIRA GAIA, Juiz do Trabalho Substituto no TRT da 17ª Região**, inscrito no CPF sob o n. 078.579.827-76, vem à presença de Vossa Excelência requerer vista do procedimento em epígrafe, com base nos fundamentos a seguir.

Na qualidade de Doutorando em Direito do Trabalho pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, estou realizando pesquisa sobre as formas de trabalho por meio de aplicativos. Nesse sentido, para elucidar a pesquisa, solicito vista dos autos do Procedimento Administrativo.

Em havendo utilização dos depoimentos prestados no presente IC, comprometo não identificar as testemunhas ouvidas, identificando-as apenas com os respectivos cargos ou funções.

Termos em que pede deferimento.

RIO DE JANEIRO - SEDE, 19 de março de 2018

FAUSTO SIQUEIRA GAIA  
CPF 078.579.827-76



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**  
Procuradoria Regional do Trabalho da 1ª Região - RIO DE JANEIRO  
Rua Santa Luzia nº 173, Centro, RIO DE JANEIRO/RJ, CEP 20020-021 - Fone (21)3212-2000

Procedimento: 001417.2016.01.000/6

INQUIRIDO: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

### DESPACHO

Defiro vista dos autos eletrônicos por 30 dias. Libere-se no sistema e comunique-se ao interessado.

Retornem os autos à assessoria processual, para conclusão da análise.

Rio De Janeiro, 20 de março de 2018

**ISABELA MAUL MIRANDA DE MENDONÇA**  
PROCURADORA DO TRABALHO



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**  
Procuradoria Regional do Trabalho da 1ª Região - RIO DE JANEIRO  
Rua Santa Luzia nº 173, Centro, RIO DE JANEIRO/RJ, CEP 20020-021 - Fone (21)3212-2000

IC 001417.2016.01.000/6

INQUIRIDO: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

## DESPACHO

Diante dos incontáveis pedidos de vista decorrentes do interesse público que norteia a presente investigação, **retiro o sigilo anteriormente decretado.**

Adotem-se as providências necessárias a tanto e retornem à assessoria processual do Ofício, para conclusão da pesquisa ao SAO PJe já iniciada.

RIO DE JANEIRO, 26 de março de 2018

**ISABELA MAUL MIRANDA DE MENDONÇA**  
PROCURADORA DO TRABALHO