



## **Disrupção, economia compartilhada e o fenômeno Uber.**

Disruption, lawlessness of "sharing economy" corporates and the Uber phenomenon.

Maria Cecília Máximo Teodoro<sup>1</sup>  
Thaís Cláudia D'Afonseca<sup>2</sup>  
Maria Antonieta<sup>3</sup>

"A novidade era o máximo  
Do paradoxo estendido na areia  
Alguns a desejar seus beijos de deusa  
Outros a desejar seu rabo pra ceia..."  
(Gilberto Gil)

### **Resumo**

A era da informação, marcada por avanço tecnológico nunca antes visto, traz impactos no mundo do trabalho. Surgem situações jamais imaginadas, especialmente se comparadas aos modelos produtivos até então existentes. Algumas dessas novidades trazem, em verdade, uma velha fórmula de exploração do trabalho humano. Neste cenário, a Uber, empresa multinacional norte-americana, despontou no mercado mundial recentemente como uma gigante do Vale do Silício, utilizando-se do conceito de economia disruptiva em rede, sob o argumento de fornecer um aplicativo a milhões de motoristas que, pelo uso deste, prestam serviço de transporte privado a outros milhões (muitos) de passageiros, em centenas de cidades espalhadas mundo afora. Outro conceito aproveitado pela Uber para desenvolver seu modelo de negócio é o conceito de economia compartilhada, pelo qual a empresa explica que ela, por si mesma, não presta nenhum serviço aos seus usuários, mas apenas fornece um instrumento tecnológico para que estes se relacionem entre si, segundo seus próprios interesses, ou seja, "*peer to peer*". Sendo assim, a Uber apenas teria a missão de conectar pessoas interessadas em oferecer o serviço de transporte privado de passageiros a pessoas interessadas (buscando contratar) em contratar tais serviços. Sob estes dois paradigmas, a Uber se define como uma empresa de tecnologia. Apesar disso, e observando o arranjo da empresa quanto ao formato imposto aos motoristas, a Uber tem enfrentado importantes questionamentos em todos os países em que atua, especialmente quanto à relação jurídica fixada entre ela e seus motoristas – trata-se de trabalho autônomo ou há elementos suficientes para a fixação do vínculo empregatício? O presente artigo, destaca, sem querer esgotar o tema, que da análise do caso concreto emerge a relação empregatícia entre Uber e motoristas, estando presentes os elementos fático-jurídicos da relação de emprego.

**Palavras-chave:** disrupção; economia compartilhada, uber, vínculo de emprego.

### **Abstract**

The information era, marked by technological innovation never before seen, impacts the world of work. Never imagined situations arise, especially if compared to the existing productive models. However, some of these novelties actually bring an old formula for exploiting human labor. In this scenario, Uber, a North American multinational company, recently emerged as a Silicon Valley giant in the world market, taking into account the concept of "corporate

<sup>1</sup>Pós-Doutora em Direito do Trabalho pela Universidade de Castilla-La Mancha, professora de Direito do Trabalho do Programa de Pós-Graduação da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil.

<sup>2</sup> Mestre em Direito do Trabalho e Professora da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil.

<sup>3</sup>Graduanda em Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas Professor Alberto Deodato, Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil.

<sup>4</sup> de pessoa para pessoa

nullification”, under the argument of providing merely a communication platform to millions of drivers who, at use of it, furnish private transportation to many passengers in hundreds of cities around the world. Another concept used by Uber to develop its business model is the concept of “*sharing economy*”, whereby the company explains that it does not provide services to its users, but only provides a technological tool for them to connect each other, according to their own interests, therefore, peer to peer. As such, Uber would only have the task of linking people interested in offering the private passenger transport service to people looking for contracting such services. Under these two paradigms, Uber defines itself as a technology company. Despite this, taking in consideration the company's arrangement regarding the format imposed on drivers, Uber has faced important confrontations in all the countries in which it operates, especially concerning the legal relationship established between it and its drivers - it is autonomous work or there is sufficient elements to establish an employment relationship? This article highlights, without willing to deplete the theme, that the analysis of the concrete case emerges the employment relationship between Uber and drivers, being present the legal elements of it.

**Key-Words:** Disruption. Lawlessness of “sharing economy” corporates. Uber. Employment.

## 1. Introdução: Uber – “a novidade”

A era informacional repercute na realidade social e inaugura novas formas de exploração do trabalho, ora emergindo-se sobre um modo operacional inovador, dotado de espetacular tecnologia, ora submersa no discurso apocalíptico do fim da centralidade do trabalho ou da “velha relação de emprego”. Neste cenário, desponta a Uber, que se auto define como uma plataforma tecnológica que, por meio de um aplicativo para smartphones, promove o encontro entre motoristas e usuários interessados em compartilhar o uso de veículos subutilizados por seus proprietários, orientando-se pelos princípios da Economia Compartilhada.

No entanto, a partir da análise do seu modelo de negócio, considerando os aspectos reais dos trabalhadores envolvidos no *modelo produtivo uberista*, verificou-se um fenômeno nada inovador: os motoristas da empresa não possuem a alegada livre iniciativa e são os responsáveis pelo principal custo operacional de seus negócios.

Isto porque a Uber, diferentemente da mensagem que passa em seu discurso, não se sustenta financeiramente pela mera disponibilização de seu aplicativo, como uma plataforma tecnológica, mas sim pelas corridas efetivamente contratadas pelos usuários passageiros. Estes, por sua vez, situam-se numa preciosa posição dentro da teia produtiva da Uber, situando-se no fio que sustenta todo o lucro - resultado dos percentuais cobrados sobre o preço de cada corrida realizada por seus milhões de passageiros em mais de

150 países. Somente no Brasil, ela já teria ultrapassado a marca dos 4 milhões de usuários ativos. <sup>2</sup>

Retendo o que denomina “taxa de serviço” sobre o preço das corridas, apesar de ser uma empresa extremamente inovadora, quando se trata de gerar valor e acumular capital, no entanto, a Uber utiliza-se do mais tradicional e analógico modo capitalista de produção e reprodução de riqueza – a extração do excedente da força de trabalho. Assim, embora prometa ganhos extraordinários e autonomia para atrair motoristas, a própria Uber, dia após dia, tem reduzido ao mínimo possível estes ganhos, impondo severas barreiras à realização plena e efetiva desta suposta autonomia e livre iniciativa.

Para conquistar o mercado até então monopolizado por taxistas, a Uber tem praticado uma política de preços quase predatória, levando seus motoristas a terem que lidar com altos custos de produção e baixos rendimentos. A fixação dos preços é totalmente controlada pela Uber, que priva do acesso dos motoristas qualquer ingerência sobre a questão. Geralmente, o preço é formado por um valor base, um valor por distância percorrida e um valor sobre o tempo gasto, porém todos sujeitos a variações de um local para outro. Também praticando o chamado “preço dinâmico”, o preço pode ser elevado ou reduzido pelos algoritmos do aplicativo, a qualquer momento. A Uber explica que “se a demanda de passageiros estiver alta, o preço dinâmico aumentará os valores de modo gradual. Para os passageiros, o preço dinâmico ajuda a garantir a disponibilidade rápida de um veículo. Para os motoristas parceiros, o preço dinâmico aumenta os valores das viagens para fornecer um ganho adicional. (...) Este multiplicador de preço dinâmico se aplica à base, ao tempo e à distância do preço de viagem”<sup>3</sup>.

O preço dinâmico, portanto, é uma ferramenta de controle da demanda, pelo qual a Uber manipula, livremente, sem nenhuma interferência estatal, a lei da oferta e da procura, exercendo um controle sem freios sobre o mercado de transporte de passageiros, podendo incorrer, inclusive, na prática de Dumping,

---

<sup>2</sup> MELO, Luisa. Negócios: *Após aporte de US\$ 2,1 bi, Uber já vale mais que Ford ou GM.* 1 de jun 2016. Disponível em <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/vida-e-estilo/noticia/2016/10/uber-cresce-10-vezes-e-ja-tem-50-mil-motoristas-no-brasil-7831620.html>> Acesso em 10 fev. 2017.

<sup>3</sup> PEREIRA, Daniel. *Análise do modelo canvas de empresas modelo de negócio do Uber.* 28 jun 2016. Disponível em <https://analistamodelosdenegocios.com.br/modelo-de-negocio-do-uber/> Acesso em 08 jun. 2017.

sem que as autoridades se deem conta, ou, ainda que percebam, não ajam no sentido de coibir estas possíveis irregularidades. Em contrapartida, no Brasil, seus concorrentes diretos, os taxistas, possuem regras legalmente definidas sobre a alteração de preços, acirrando o debate sobre a livre concorrência. Ademais, o preço dinâmico afronta os direitos dos consumidores, os passageiros, e, principalmente, demonstra que a suposta autonomia dos motoristas da Uber não se concretiza na realidade operacional da empresa, sequer quanto ao que mais lhes importa – o retorno financeiro.

Não podendo controlar os preços dos serviços que prestam, cabe, porém, aos motoristas o controle e a manutenção dos custos da prestação. Convencidos de que são pequenos empresários, os motoristas da Uber são obrigados a descontar, da parcela sobre o preço que é depositado por ela em suas contas correntes, todos os gastos inerentes ao serviço de transporte, como combustível, manutenção, seguro, taxas, impostos sobre o veículo e licenciamentos, acrescentando-se a água e as balas para os passageiros, conforme “sugestão” da Uber, além dos gastos com sua automanutenção, como alimentação, saúde e seguro de vida. A autonomia dos motoristas, portanto, restringe-se, no que se refere à execução do serviço, apenas ao controle sobre os gastos, nunca sobre os ganhos.

## **2. A Uber e a disrupção – um “paradoxo”**

Disrupção no dicionário Michaelis significa:

dis·rup·ção
sf
1 Ato ou efeito de romper(-se); dirupção, fratura.
2 Quebra de um curso normal de um processo.

O termo disrupção surge aplicado à economia para expressar as inovações que rompem com o processo tradicional de produção e reprodução

de bens. Como o próprio nome sugere, a economia disruptiva gera uma fratura no modelo econômico, quebrando seu curso estático.

A disrupção normalmente é propiciada pelos avanços tecnológicos, mas não necessariamente qualquer inovação tecnológica é disruptiva, assim como nem toda disrupção necessita ser tecnológica.

As inovações ditas disruptivas são concebidas a partir do atendimento de três condições:

- i) identificação de uma necessidade do consumidor que não estava satisfeita até o momento por *nenhum* produto ou serviço ou a solução de um problema que até o momento não tinha solução;
- ii) a concepção de um novo modelo sustentável que permita lucros e financiamentos;
- iii) a criação de uma solução ou de novos negócios que não existiam antes e que crie vantagem competitiva sustentável ao longo do tempo.<sup>4</sup>

Embora possa parecer, a Uber não se trata de disrupção, aproximando-se muito mais do que Joseph Schumpeter, economista austríaco, em sua obra *Teoria do Desenvolvimento Econômico (1911)*, chamou de destruição criativa e do empresário inovador.

Schumpeter sim foi disruptivo, na medida em que rompeu drasticamente com a teoria neoclássica da economia, para a qual, as discontinuidades cíclicas da economia, até então, eram concebidas como “perturbações passageiras”<sup>5</sup> do equilíbrio entre a procura e a oferta da lei de Say, ao explicar as determinantes dos movimentos em “onda” da economia.

Embora antagônica, a expressão “destruição criativa demonstra o constante processo de criação, que leva o empresário à ascensão em razão da descoberta de uma nova tecnologia ou da combinação inovadora dos meios de produção, em seguida os lucros com a inovação se estabilizam para sofrer um

---

<sup>4</sup> GAUTHIER, Gustavo. *Disrupción, economía compartida y derecho*. Fundación de Cultura Universitária: Montevideo, 2016, p. 12.

<sup>5</sup> OLIVEIRA, Fabrício Augusto. *Schumpeter: a destruição criativa e a economia em movimento*. HEERA - Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada – Vol. 10, n. 16 Jan-Jun 2014. UFJF, p. 100.

queda, quando a tecnologia que já se tornou tradicional e foi copiada é destruída por uma nova invenção ou combinação.



O autor demonstrou que a concorrência não era estática, não sendo encontrada entre as empresas que produzem bens idênticos ou homogêneos, mas sim entre estas e o *empresário inovador* – , que coloca em confronto antigos e novos processos produtivos, acarretando a *destruição criativa* do antigo, que deverá rapidamente ajustar seu modelo produtivo para continuar no mercado.

A idéia de destruição criativa alinha-se perfeitamente ao conceito de inovação continuada, trazida por Clayton M. Christensen, professor de Harvard, a quem se atribuiu o batismo do conceito de *disrupção*. Este autor faz a importante diferença entre a inovação continuada – quando há a melhoria de um serviço ou processo – , da inovação disruptiva – quando a inovação gera serviços de mais simples utilização, com menor custo de produção e menor preço para o consumidor final<sup>6</sup>.

Na destruição criativa, a inovação é continuada e faz parte do movimento dinâmico da economia, que funciona como uma onda, alternando-se ora na crista, ora na arrebentação. Ela vai gerar desenvolvimento quando realiza novas combinações dos meios de produção atendendo duas condições:

---

<sup>6</sup> GAUTHIER, Gustavo. *Disrupción, economía compartida y derecho*. Fundación de Cultura Universitária: Montevideo, 2016, p. 11.

i) a de que essas sejam conduzidas por empresas novas que, geralmente, não surgem das antigas, as quais passam a sofrer sua concorrência;

ii) que as novas combinações valem-se de meios de produção das combinações antigas e não de meios de produção que se encontravam ociosos na economia de fluxo circular, mesmo por que tal situação é incompatível com seus pressupostos, o que significa que o surgimento de novos métodos implicam um deslocamento daqueles para as novas atividades que surgem.<sup>7</sup>

A Uber faz “do mesmo” um algo diferente ao revolucionar a forma como o transporte urbano é prestado. De fato, a Uber não oferece nada de novo, ela oferece transporte urbano de maneira fácil, rápida, descomplicada, mais barata, mais segura e com melhor qualidade.

Trata-se a Uber de uma *start up*<sup>8</sup>, portanto, uma empresa nova, que não surge das tradicionais cooperativas de táxi ou das empresas de serviço de transporte público ou privado, mas coloca-se como sua principal concorrente.

Além disso, a Uber faz uma excelente combinação entre o tradicional transporte urbano e as novas tecnologias, aliando resposta à demanda reprimida da população - que deseja se deslocar com agilidade, sem utilizar o precário serviço de transporte público regular ou os serviços de taxi - com a sede pós-moderna por soluções rápidas, seguras e econômicas na tela do smartphone.

Ou seja, a Uber não rompeu com nada, ela não inventou a roda, ela simplesmente viu no imenso exército de desempregados qualificados, com CNH e carro próprio - criado pela atual crise econômica - um promissor mercado para explorar o trabalho alheio, fazendo isto sob o nome de disrupção para fugir dos impostos, das leis trabalhistas e dos riscos da atividade econômica, ferindo a livre concorrência ao praticar dumping social.

---

<sup>7</sup> OLIVEIRA, Fabrício Augusto. *Schumpeter: a destruição criativa e a economia em movimento*. HEERA - Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada – Vol. 10, n. 16 Jan-Jun 2014. UFJF, p. 108.

<sup>8</sup> Conceito de start up

A Uber é o mais puro e transparente exemplo da destruição criativa, concebida como mola mestra do sistema produtivo capitalista contemporâneo. Ela melhora o serviço e o processo produtivo do transporte urbano, colocando-se na crista da onda.

### **3. A Uber e a economia compartilhada – os “beijos de deusa”**

A gigante do Vale do Silício, pelos motivos que serão aqui demonstrados, também não se enquadra nos requisitos da chamada economia compartilhada, sendo relevante dizer que a economia compartilhada também não se confunde com disrupção, embora a tecnologia tenha propiciado grande disrupções na economia, servindo de importante instrumento para o desenvolvimento da economia compartilhada.

Economia compartilhada ou colaborativa parte da ideia de consumo colaborativo, intermediado pelos aplicativos e negócios a partir dela criados. Trata-se ainda da instrumentalização de uma nova filosofia de consumo, segundo a qual, não é imprescindível possuir o bem para dele usufruir. Normalmente, a tecnologia vem para viabilizar este intercâmbio no “uso” dos bens ou serviços entre quem o tem e quem o deseja diretamente. Por isso, também é conhecida como economia *peer to peer* – de pessoa para pessoa.

Nada impede que haja algum tipo de intermediação entre quem tem o bem e quem gostaria de usufruí-lo, mas para que este tipo de negócio seja considerado compartilhado ou colaborativo, este intermediário não pode lucrar sobre o trabalho alheio, podendo sim lucrar com a venda do aplicativo, com a disponibilização do espaço na nuvem, com o número de acessos à sua plataforma, com a venda de espaço para publicidade, como exemplo, o aplicativo OLX.

A partir do momento em que a intermediação existe pura e simplesmente para lucrar através do trabalho de quem presta o serviço, tal característica torna-se inconciliável com a ideia de compartilhamento ou colaboração ou de negócio de pessoa para pessoa, tornando-se um modelo de *peer to business* – de pessoa com o negócio, como exemplo da Amazon, Ebay, etc.

A Uber é sim uma plataforma tecnológica, ela aparece por meio de um aplicativo, e conecta quem quer o serviço a quem quer oferecê-lo, porém, a Uber não faz o papel de simples intermediador a fim de propiciar compartilhamento ou colaboração. A Uber tem seu lucro justamente na extração de percentual sobre o trabalho do prestador do serviço. Ela é *peer to business*, ela liga quem quer transporte urbano a um de seus prestadores de serviços, definindo o preço da viagem, exigindo que se ligue o ar condicionado, que o cliente escolha a rádio de sua preferência, que o motorista ofereça água, balas. Ela pune os seus motoristas que recusem viagens, que tratem mal o cliente, que seja mal avaliado.

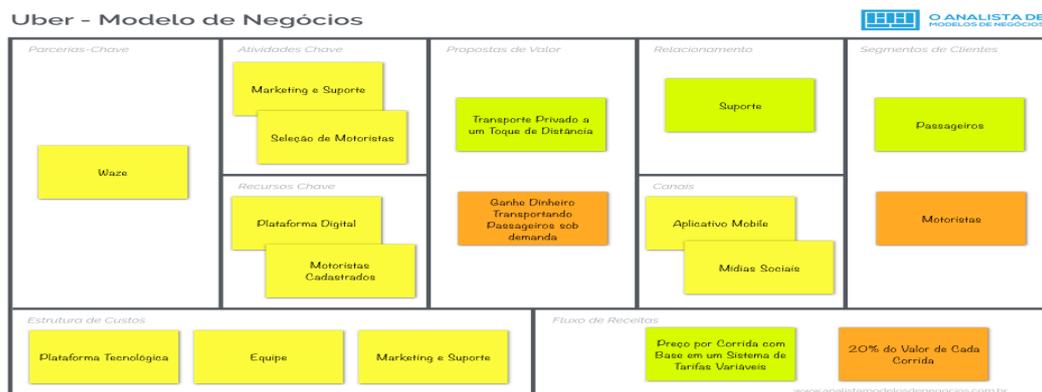
O que é a Uber? O que ela vende? Há algo de novo? O que há de compartilhamento ou colaboração?

#### **4. O Business Model Canvas – a Uber “estendida na areia”**

O Business Model Canvas, desenvolvido por Alexander Osterwalder e Yves Pigneur é uma das ferramentas de gestão e planejamento estratégico mais utilizadas atualmente por empreendedores e analistas de negócios classificados como inovadores. Utilizando-se o Canvas, é possível, numa única lâmina, explorar em detalhes a complexa estrutura da qual se utiliza a Uber para tornar-se uma gigante do Vale do Silício, e, simultaneamente, verificar como o seu modelo de negócios, tal como é apresentado ao mundo, não revela aspectos fundamentais de sua organização que interessam, e muito, ao Direito do Trabalho e à economia em geral.

Dentre estes aspectos, chama atenção o quadro onde comumente é alocada uma peça fundamental no modelo de negócio da Uber – os motoristas. Segundo a maioria, senão todas, das representações da forma como a Uber realiza suas operações, os motoristas são situados no denominado “Seguimento de Clientes”, onde também se situa outra peça chave, esta sim, insubstituível – os “usuários” passageiros – já que vem das corridas

efetivamente realizadas a geração de receitas para a empresa, conforme figura abaixo<sup>9</sup>



É com base nesta configuração, ou seguramente em algo muito semelhante, que a Uber apresenta-se ao mundo como

uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários encontrem motoristas confiáveis e desfrutem de viagens seguras.<sup>10</sup>

Esta autodefinição repetidamente mencionada por seu CEO, Travis Kalanick, confirma a assertividade com que a Uber assume para si o Modelo Canvas da figura acima. Porém, numa ciranda semântica, de acordo com a necessidade do discurso, ora a Uber classifica seus motoristas como seus “parceiros”, ora como seus “clientes” e ora como “contratantes”.

Com esta última nomenclatura, tem alegado ser ela, Uber, a contratada, uma vez que seus motoristas é que contratariam o aplicativo por ela desenvolvido, para a prestação de seus serviços, e não ela, Uber, quem utiliza os motoristas para a execução de seu modelo de negócio, dependendo a geração de valor para empresa diretamente do modo como eles prestam a ela os seus serviços.

<sup>9</sup> PEREIRA, Daniel. *Análise do modelo canvas de empresas modelo de negócio do Uber*. 28 jun 2016. Disponível em <https://analistamodelosenegocios.com.br/modelo-de-negocio-do-uber/> Acesso em 08 jun. 2017.

<sup>10</sup> LEWGOY, Júlia. *Seu dinheiro: Quanto você ganha como motorista da Uber e de seus rivais*. 22 jul 2016. Disponível em <http://exame.abril.com.br/seu-dinheiro/quanto-voce-ganha-como-motorista-da-uber-e-de-seus-rivais/> Acesso em 08 fev. 2017.

Apesar de figurar nesta relação jurídica como mera contratada, cabe à própria Uber, exclusivamente, definir os termos contratuais, apresentando ao seu suposto contratante todas as condições sob as quais o contrato será cumprido, cabendo a este apenas o direito de aceitar ou recusar a proposta.

Assim, o contratante estabelece com a contratada um contrato no qual não se verifica nenhuma possibilidade de mútuo acordo, o que desnuda verdadeiro abismo jurídico entre as posições ocupadas pelas partes. De um lado, de posse do controle de todas as normas contratuais e suas vantagens, encontra-se, atipicamente, a contratada; do outro lado, despossuído de qualquer poder de negociação, tem-se o contratante. Um contrato por adesão, porém, um contrato ao contrário, um contrato por adesão, mas de cabeça para baixo.

No entanto, caso a Uber reconheça seus motoristas como seus contratantes, ou parceiros, ainda assim não devem ser eles alocados no quadrante de “Seguimento de Clientes”, ou mesmo no quadrante “Parceiros Chave”, por não ser da mera utilização, por eles, do aplicativo, de onde virão as principais receitas, uma vez que se por acaso o lucro da Uber viesse da mera distribuição de tecnologia, certamente seu *valuation* não seria o que é hoje, já que a Uber não exige dos usuários um preço que incida exclusivamente pela instalação da ferramenta tecnológica. O que leva à constatação de que o nome que se dê aos motoristas, seja “clientes”, seja “contratantes” ou “parceiros”, não altera o fato de que a principal responsável pelo faturamento bilionário da empresa é a sua admirável capacidade de obter lucro através da apropriação do excedente da força de trabalho de seus motoristas<sup>11</sup>, ao mesmo tempo em que consegue convencê-los de que são eles que o obtêm explorando a tecnologia por ela fornecida. Atualmente, a Uber está valorizada em US\$52 bilhões, numa avaliação pessimista.<sup>12</sup>

Em recente decisão proferida no Reino Unido, o Tribunal (Employment Tribunals), ao analisar esta situação dos motoristas, disse, literalmente, que

---

<sup>11</sup> MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política – Livro I: o processo de produção do capital*. Tradução Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013. (Marx-Engels)

<sup>12</sup> GILAD, Assaf. *Top unicorns are overvalued by at least 27%, and rising*. 23 dez 2016. Disponível em <<http://wisdom.zirra.com/2016/12/23/the-top-unicorns-are-at-least-27-overvalued>> Acesso em 07 fev. 2017.

alegação da empresa de que seus motoristas são apenas seus parceiros empresariais, chega a ser ridícula:

*“The notion that Uber in London is a mosaic of 30,000 small businesses linked by a common platform is to our minds faintly ridiculous”<sup>13</sup>*

Não obstante, a especificação das fontes de receita é de extrema relevância para a análise que se propõe, afinal, uma pergunta essencial precisa ser respondida: como a Uber ganha dinheiro? A Uber ganha dinheiro, principalmente, retendo para si um percentual sobre o valor pago por corrida. Este valor é composto por uma tarifa base fixa acrescida da tarifa variável, sendo esta variação decorrente de diversos fatores, como a localidade, o horário, o fluxo de demanda, a distância percorrida, o tempo gasto para percorrê-la, as taxas por ventura cobradas em cada cidade, sempre cabendo à Uber o controle, quando possível, sobre tais variáveis e o poder decisório sobre como irá alterar o preço da corrida em resposta a elas. Ao motorista não resta outra opção senão receber do cliente, quando o pagamento é em dinheiro, ou da própria Uber, se em cartão de crédito, o preço final que lhe é mostrado pelo aplicativo. A receita líquida da Uber, ou seja, o montante que a Uber recebe depois de pagar os motoristas, foi de cerca de US\$1,7 bilhão no terceiro trimestre de 2016.<sup>14</sup>

Apesar do faturamento espetacular, até mesmo para uma empresa unicórnio, como são chamadas as Startups de um bilhão de dólares, a Uber vem acumulando perdas, sendo que naquele mesmo trimestre, tais perdas alcançaram os US\$800 milhões, após ser amenizado o prejuízo em razão de sua retirada do mercado chinês, resultante da venda da UberChina para a rival

---

<sup>13</sup> FRAZÃO, Ana. *A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber: o que ela nos ensina?* 1º nov 2016. Disponível em <<https://jota.info/colunas/constituicao-empresa-e-mercado/decisao-reino-unido-sobre-os-motoristas-da-uber-o-que-temos-aprender-com-ela-01112016>> Acesso em 04 mar. 2017.

<sup>14</sup> EFRATI, Amir. *Uber's loss decelerates, reflecting china exit.* 19 dez 2016. Disponível em <https://www.theinformation.com/ubers-loss-decelerates-reflecting-china-exit> Acesso em 08 fev. 2017.

chinesa, Didi Chuxing. A decisão ajudou a elevar seu lucro líquido para US\$2,2 bilhões em 2016.<sup>15</sup>

O detalhe relevante nesta análise é que, segundo o diretor de finanças da empresa, Gautam Gupta, “os subsídios aos motoristas são a maior causa das perdas globais” da empresa.<sup>16</sup>

Mas atenção para o seguinte: como é possível que a maior parte dos prejuízos de uma empresa tenha como principal causa justamente os seus clientes, ou parceiros? Algo parece estar errado! Perdas financeiras atribuídas a essas causas não são muito comuns no mundo corporativo, o que sugere serem os motoristas uma carga econômica sobremaneira pesada que tem atravancado o fluxo de caixa da Uber, embora, contraditoriamente, sejam eles também os encarregados do principal fator gerador de receita e lucro para a empresa.

Esta dicotomia explica o tratamento ambíguo dado pela Uber aos seus motoristas. Ora parceiros, ora problemas. Tal distorção só pode ocorrer porque, analisando-se cuidadosamente o paradoxo, a conclusão é sempre a mesma – os motoristas representam para o modelo de negócio da Uber, não “uma parceria chave” ou um “seguimento de clientes”, mas um alto custo de produção. “Clientes” da Uber são unicamente os usuários, ou passageiros, sendo estes que, na prática, pagam pelo uso do serviço de transporte, que, por sua vez, gera valor para a empresa. Embora tenha sido criada para apresentá-la como uma plataforma tecnológica aos investidores, a fim de angariar recursos; aos políticos - a fim de obter licenciamentos; e aos trabalhadores - a fim de não lhes pagar salário -, o discurso falacioso por ela utilizado não lhe salva de uma latente verdade – a Uber é uma empresa prestadora de serviços de transporte de passageiros.

Tanto é assim, que muito embora atualmente ainda dependa da força de trabalho dos motoristas para prestar seu serviço de transportes, a Uber, mantendo seu DNA de inovação (ou destruição) criativa, já vislumbra uma

---

<sup>15</sup> EFRATI, Amir. *Uber's loss decelerates, reflecting china exit*. 19 dez 2016. Disponível em <https://www.theinformation.com/ubers-loss-decelerates-reflecting-china-exit> Acesso em 08 fev. 2017.

<sup>16</sup> REDAÇÃO. *Uber perde cerca de US\$1,2 Bilhão no primeiro semestre*. 25 ago. 2016. Disponível em <https://corporate.canaltech.com.br/noticia/uber/uber-perde-cerca-de-us12-bilhao-no-primeiro-semester-de-2016-78023/>> Acesso em 08 fev. 2017.

forma mais eficiente de obter os mesmos resultados, mantendo o mesmo serviço, qual seja, transporte de passageiros, porém, sem a incômoda “parceria” com os problemáticos motoristas. Detectando-os como a causa fatal de suas grandes perdas financeiras, a Uber lançou, no fim de 2016, na cidade de São Francisco, Califórnia, USA, o seu projeto piloto de veículos autônomos. Segundo seu fundador, Travis Kalanick, “a promessa do carro sem motorista” era “central para tornar o transporte muito mais confiável para todo mundo. Embora ele só atuará, por enquanto, de dia, o carro autônomo será uma peça fundamental do transporte no futuro. Um futuro que nos dá muita esperança”<sup>17</sup>

“Qual será a esperança alimentada no cybercoração da Uber” pode ser mais um intrigante questionamento ao alcance de algum observador menos otimista que se aproxime um pouco mais dos últimos rumores do Vale do Silício. Afinal, qual empresa, em sã consciência, estaria disposta a engajar-se num projeto de 300 milhões de dólares<sup>18</sup>, cujo escopo é eliminar do processo de produção justamente os seus “parceiros-clientes”?

O recente investimento da Uber nos projetos de desenvolvimento de carros autônomos implica para os seus mais de dez mil motoristas, espalhados por mais de 200 cidades<sup>19</sup> mundo afora, que seus dias estão contados, segundo as crenças de Travis Kalanick. Segundo ele “vamos chegar ao mundo real, ao comércio. É só questão de ciência”.<sup>20</sup> Para os trabalhadores, no entanto, é uma questão de sobrevivência.

Fato é que o plano da empresa de tornar-se uma prestadora de serviços de transporte sem motoristas faz com que se chegue a dois importantes pontos: primeiro, a Uber ganha dinheiro prestando serviço de transporte de

---

<sup>17</sup> SANDOVAL, Pablo Ximénez de. *Uber lança carro sem motorista, mas Califórnia pede retirada de circulação*. 15 dez. 2016. Los Angeles. Disponível em <[http://brasil.elpais.com/brasil/2016/12/15/tecnologia/1481764618\\_902095.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2016/12/15/tecnologia/1481764618_902095.html)> Acesso em 15 fev. 2017.

<sup>18</sup> GLOBO.COM. *Volvo e Uber se unem para desenvolver carro autônomo*. 18 ago 2016. São Paulo. Disponível em <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2016/08/volvo-e-uber-se-unem-para-desenvolver-carro-autonomo.html>> Acesso em 09 fev. 2017.

<sup>19</sup> BELEZA, Alfredo. *A Uber já está presente em 200 cidades em todo o mundo*. Disponível em <<http://www.techenet.com/2014/08/a-uber-ja-esta-presente-em-200-cidades-em-todo-o-mundo-mundo/>> Acesso em 09 fev. 2017.

<sup>20</sup> CANO, Rosa Jiménez. *Uber se alia a Volvo para ter uma frota de carros sem motorista*. 20 ago. 2016. Disponível em <[http://brasil.elpais.com/brasil/2016/08/18/tecnologia/1471544404\\_953254.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2016/08/18/tecnologia/1471544404_953254.html)> Acesso em 12 fev. 2017.

passageiros, pois são as corridas a sua fonte vital de receitas. Segundo, os motoristas não são “parceiros” ou “clientes” da Uber. Eles são, na realidade organizacional da empresa, o seu principal custo operacional.

Em face dessas conclusões, o modelo Canvas apresentado anteriormente revela realmente uma distorção, mas para corrigi-la não é necessário empreender nenhuma grande engenharia, basta realocar a posição dos motoristas, situando-os no lugar que verdadeiramente ocupam no modelo de negócios da Uber – a “Estrutura de Custos”.

Os motoristas parceiros da Uber, constituem, na realidade, a maior parcela de todos os custos essenciais à operação do negócio, segundo novamente Gautam Gupta, seu diretor de finanças<sup>21</sup>. Em razão desta inarredável verdade, se deseja sobreviver às intempéries naturais dos novos tempos que ela mesma trouxe ao mundo dos negócios e do trabalho, não resta à Uber outra opção senão seguir a cartilha neoliberal e fazer o que deve ser feito com todos os custos possíveis dentro de uma organização capitalista – eliminá-los.

## **5. A Uber e a relação de emprego – o “rabo pra ceia”**

A eliminação destes custos a longo prazo somente será possível com o aperfeiçoamento dos carros autônomos, o que explica o alto engajamento da Uber nos processos de desenvolvimento dessa nova tecnologia.

Mas enquanto o projeto não sai dos smartphones e tablets de seus desenvolvedores, outra maneira, menos inovadora, de amenizar o impacto dos custos da mão de obra dos motoristas sobre as finanças da empresa tem sido a clássica tática capitalista de exploração do trabalho humano, através da precarização das relações de trabalho.

Como um autêntico pelotão de frente, cabe aos executivos e advogados da Uber, a missão de instrumentalizar a linguagem, segundo Ludwig, “o lugar intrascendível de toda comunicação”, a fim de distorcer a compreensão social

---

<sup>21</sup> JORDAO, Fabio. *Culpa dos motoristas? Uber já perder mais de 4 bilhões em 2016*. 27 ago. 2016. Disponível em <<https://www.tecmundo.com.br/uber/108922-culpa-motoristas-uber-perdeu-r-4-bilhoes-2016.htm>> Acesso em 08 fev. 2017

da verdadeira natureza da Uber, o que é de extrema relevância para o debate jurídico que se propõe, pois, conforme a indagação de Sócrates - “ou achas que alguém entenderá o nome de alguma coisa, se desconhece a sua natureza?”<sup>22</sup>

Um unísono “somos uma plataforma de tecnologia” tem sido reverberado por toda a equipe do corpo jurídico e executivo da Uber, e seu eco ressoa por todo o planeta.

Com qual intenção? Esvaziar de sentido a afirmação contrária de que a Uber é, sim, uma “empresa de transporte de passageiros”, aliás, vindo a tornar-se a maior representante deste seguimento, e que os carros de seus “parceiros-clientes” transportam tanto mais pessoas quanto mais tecnologias a Uber desenvolve.

Concomitantemente, a cada passo dado no desenvolvimento de inovações na área de tecnologia, mais se distancia a Uber de seu autoconceito de “plataforma tecnológica” e mais próxima ela se torna do que aparenta ser a sua essência - o transporte de passageiros. Esta essência latente pode ser o fio da meada por onde há de desenrolar-se este complexo e fascinante fenômeno até aqui denominado simplesmente “Uber Technologies, Inc”.<sup>23</sup>

Até aqui, a Uber é para o mundo dos negócios um especial exemplo de excelência em comunicação empresarial, pois em todas as plataformas de divulgação da marca, e dirigindo-se a todas as categorias de ouvintes, sejam clientes, parceiros, usuários, investidores, políticos, concorrentes, enfim, a qualquer ouvinte, a Uber repete sempre a mesma afirmação – somos uma plataforma de tecnologia.

Definindo-se como tal, a Uber tem sido exitosa em escapar das regulações governamentais do mercado em que atua, além de facilmente esquivar-se do alcance das legislações trabalhistas, angariando ainda os frutos de um evidente efeito em cascata, pois sempre que um interlocutor é

---

<sup>22</sup> PLATÃO. *Teeteto Crátilo*. Tradução direta do grego Carlos Alberto Nunes. Coordenação Benedito Nunes. 3ed. revisada. Belém: Editora Universitária UFPA, 2001, p. 42.

<sup>23</sup> BLOOMBERG. 18 mar 2017. *Company overview of Uber Technologies, Inc.* Disponível em <http://www.bloomberg.com/research/stocks/private/snapshot.asp?privcapid=144524848>> Acesso em 09 fev. 2017.

convencido, ele, assimilando o discurso, passa-o adiante, e assim a Uber tem conquistado a simpatia de milhões de pessoas, entusiastas de seu modelo de negócio. No entanto, inimaginável, mesmo no século XXI, que o gerente de Taylor poderia transmutar-se em um aplicativo de celular que dá bom dia ao seu empregado “parceiro”, e depois o pune, deixando-o “off-line” se não obedecer às regras e comandos do *modus faciendi*, para, enfim, demiti-lo.

Assim é que a nova realidade social reinventa o Direito do Trabalho. A solução desta questão não deve dissociar da mesma função tuitiva da legislação trabalhista, especialmente para entender como se dão os novos modelos de subordinação nas situações de trabalho *por conta alheia*<sup>24</sup>, para não se deixar cair na renovada falácia do sistema capitalista que prega o fim da centralidade do trabalho. A tecnologia, no caso o uso deste aplicativo, tem sido utilizada para minar a ideia de proteção do trabalho, como se o surgimento da tecnologia na mesma medida eliminasse a histórica exploração do homem pelo homem.

A tecnologia veio colaborar com o sistema que continua, de uma maneira ou de outra, a extrair mais-valia, tal qual ocorrido desde a gênese do capitalismo, todavia, neste novo modelo não se verifica a simetria perfeita de sua estruturação com a velha lógica fabril.

Estamos diante de novos operários, em *uma nova morfologia do trabalho*, como bem ressaltado por Ricardo Antunes, em sua obra *Infoproletariado: a degradação real do trabalho virtual*. Apesar de o trabalho ser teleguiado virtualmente, a exploração é a mesma. Mudou-se o formato. Os novos *cibertários*<sup>25</sup> são a continuidade do proletariado industrial.

“No plano mais analítico, podemos acrescentar que a *classe-que-vive-do-trabalho* incorpora tanto o núcleo central do proletariado industrial – os produtivos que participam diretamente do processo de criação de *mais-valia* e da valorização do capital que hoje transcende em muito as atividades industriais, dada a ampliação dos setores produtivos nos serviços -, quanto os trabalhadores improdutivos – que não criam diretamente a *mais-valia*, uma vez que são utilizados como serviço, seja para *uso público*, como os serviços públicos, seja para o *uso capitalista*. Isso

---

<sup>25</sup> Expressão cunhada por Ursula Huws no livro *The Making of a Cybertariat: Virtual Work in a Real World*. New York: Monthly Review Foundation, 2003.

porque os trabalhadores *improdutivos*, criadores de *antivalor* no processo de trabalho, vivenciam situações muito aproximadas com aquelas experimentadas pelo conjunto dos trabalhadores produtivos.”<sup>26</sup>

Considerando o novo modelo de tomar o trabalho alheio, e a tônica global do Século XXI, é possível sim verificar a presença do elemento central da relação de emprego: a subordinação jurídica. É bem verdade que dadas as circunstâncias narradas estamos em uma verdadeira zona grise, o que requer maior cuidado na análise.

A Uber afirma que o suposto “parceiro” é dono do seu negócio, porque “trabalha na hora que quer”. Na fábrica isso de fato tinha relevância, mas no mundo sem fronteiras, em que um aplicativo sabe milimetricamente os metros rodados do trabalhador, não é preciso sequer haver o parâmetro de jornada para o controle. O controle se dá não por hora - tempo algo tão relativo na atualidade. O controle é feito por quilômetro rodado, por passageiro, por preço a ser praticado, por forma de atendimento, pela resposta dos usuários, tudo através do aplicativo.

A proposta da Uber é que seus “parceiros” tenham livre iniciativa, ou seja, atuem como verdadeiros autônomos. Porém, não se pode conceber autonomia quando o próprio trabalhador não pode dispor de algo crucial: o valor da sua hora de trabalho. A Uber monopoliza o mercado de transporte de passageiros às expensas de trabalhadores que não podem impor o valor que desejarem ao seu trabalho.

Ainda, outro ponto que chama a atenção é a assunção de riscos, *alteridade*, conforme artigo 2º da CLT, atribuída somente aos empregadores. Na análise dos casos concretos, no entanto, é possível verificar que a Uber garante um valor mínimo por hora para seus motoristas. O valor é irrisório, mas ela assume o risco do negócio a partir do momento em que abre mão deste artifício para atrair o trabalho do motorista. Aliás, as “promoções” realizadas para os motoristas constituem um dos poucos momentos em que a Uber se digna a assumir sua responsabilidade sobre a luta diária de sua atividade

---

<sup>26</sup> ANTUNES, Ricardo. *Século XXI: Nova era da precarização estrutural do trabalho?* in ANTUNES, Ricardo, BRAGA, Ruy (Org.) *Infoproletários: degradação real do trabalho virtual*. São Paulo: Boitempo, 2009, p. 238.

empresarial, arriscando-se ao lado de seus “parceiros” e expondo-se às perdas, em detrimento de sua postura parasitária quanto aos ganhos.

O trabalhador, nesta relação de trabalho de extremo desequilíbrio, está, pois, inserido na atividade fim da empresa – inegável que se trata de uma empresa de transporte – e atua segundo parâmetros bem estabelecidos. Não fosse o bastante, é de se destacar que a subordinação se manifesta quando os trabalhadores que deixam de aceitar corridas ou possuem uma avaliação menor que o padrão imposto são punidos, ficando pelo menos suspensos por certo período da plataforma, e, na punição máxima, podendo ser excluídos, sem direito à defesa, por critérios por eles desconhecidos.

A subordinação, em todas as suas acepções, é um dos institutos jurídicos do Direito de Trabalho de mais de difícil definição. Segundo Maurício Godinho Delgado:

“Será também a subordinação o elemento principal de diferenciação entre a relação de emprego e o segundo grupo mais relevante de fórmulas de contratação da prestação de trabalho no mundo contemporâneo (as diversas modalidades de trabalho autônomo).”<sup>27</sup>

Quando questionada nos tribunais mundo afora sobre a natureza do vínculo jurídico entre ela e os motoristas, o que vem ocorrendo com mais frequência desde as decisões proferidas nos Estados Unidos e Reino Unido, e agora também no Brasil, a Uber alega, em sua defesa, que os motoristas são seus parceiros e que possuem plena liberdade quanto ao modo e ao tempo em que irão exercer suas atividades laborais.

Caso esta liberdade se concretizasse no mundo dos fatos, afastada estaria a relação de emprego, visto ser a subordinação, entre os cinco elementos fático-jurídicos, o de maior relevância, sendo sua caracterização quase sempre dependente da conjugação de diversos aspectos que, uma vez verificados no mundo dos fatos, devem ser elevados, abstraídos, subsumidos à análise crítica, a fim de que se depure sua substância jurídica, sendo esta substância o que irá moldar a natureza do contrato de trabalho.

---

<sup>27</sup> DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de Direito do Trabalho*. 15. Ed. São Paulo: LTr, 2016, Pág. 310.

No entanto, a plena liberdade oferecida pela Uber aos seus motoristas, quando submetida a este processo de depuração analítica, acaba por revelar vários indícios de subordinação, visto que o modo de realização da prestação do trabalho, em sua quase totalidade, é mantido sob o controle absoluto da empresa, restando tão somente meros resíduos daquela suposta autonomia.

Se a subordinação clássica pode ser aferida pela intensidade com a qual o empregador impõe sobre o trabalhador o seu poder diretivo, a medição desta intensidade, na era digital, atenua-se, em razão das múltiplas veredas pelas quais se dissipam as várias manifestações deste poder. No caso da Uber, o detalhamento do modo como seu modelo de negócio funciona revela que o novo modelo de negócio representa especialmente um novo modelo de gestão, uma gestão inimaginavelmente eficiente para os paradigmas fordistas, tayloristas, ou mesmo toyotistas.

Após submeter os motoristas (**peçoas físicas**) cadastrados à análise de antecedentes criminais e regularidade documental, além de definir os padrões de veículos aptos a ser utilizados no serviço, a Uber ainda providencia que os motoristas assistam a vídeos nos quais lhes é apresentado um protocolo de atendimento, com a descrição do vestuário a ser utilizado, o modo de tratamento dos clientes, o oferecimento de cortesias como água e balas, a música que deve ser tocado no rádio do carro, o uso de ar condicionado, e até mesmo que os motoristas evitem falar com os passageiros, sendo também proibido que passem contatos pessoais, como cartões de visita.

De pronto, além de revelarem fortes sinais de subordinação, estas orientações desnudam ainda a **personalidade** com que os serviços à Uber devem ser prestados, já que o motorista não pode fazer-se substituir livremente, e somente pode ceder o veículo a outro motorista, igualmente cadastrado pelo aplicativo, e, que portanto, também tenha passado pelo mesmo processo de admissão. Esta utilização de um mesmo veículo por mais de um motorista cadastrado, *a priori*, não pode ser tomada como “substituição”. Tratando-se de alternância dirigida pela própria Uber, o que se configura é que há, de fato, entre cada motorista e a Uber, um contrato pessoal de trabalho, e, ao passar o veículo de um motorista a outro, a Uber exerce sobre ambos o mesmo poder diretivo, desde a sua admissão, não restando prejudicada a “infungibilidade” quanto ao prestador do serviço. Pelo contrário, o que se

verifica é que o veículo nada mais é que mero instrumento objetivado para a realização do serviço prestado e que a troca de motoristas assemelha-se à simples troca de turno, proporcionando a ininterrupção da prestação, o que atende, obviamente, aos interesses da Uber, sendo esta a justificativa mais plausível para a dupla utilização do mesmo veículo. Tome-se que o objetivo da Economia Compartilhada é utilizar bens porventura pouco utilizados, fazendo-os circular entre as pessoas, não sendo natural deste conceito a superexploração das coisas, uma vez que o uso intensivo dos bens materiais tende a reduzir seu tempo de vida útil, acelerando o descarte e, logo, contrariando a intencionalidade do uso racional destes recursos.

A par disso e a favor da hipótese de vínculo empregatício, passa-se à análise de que a avaliação baseada no feedback dos clientes constitui a principal ferramenta de que dispõe a Uber para manter seus motoristas sob constante controle e estrita submissão aos padrões impostos por ela durante a prestação do serviço, caracterizando assim, a **subordinação jurídica**. Certamente é o mais avançado sistema gerencial já desenvolvido pelo modo de produção capitalista, pois não há a necessidade de um gerente personificado, diante da proliferação exponencial de milhões de invisíveis gerentes, os passageiros, os quais a Uber considera competentes para decidir a quantas estrelas fará jus cada trabalhador avaliado. Uma avaliação baseada em nenhum juízo menos rígido do que a ductilidade dos humores humanos, já que não há a fixação de um conjunto objetivo de critérios a serem observados.

Assim, de acordo com o número de estrelas recebidas, a cada viagem realizada, poderá o motorista da Uber permanecer com o acesso liberado ao aplicativo e continuar trabalhando, ou, comumente sem aviso prévio, ser provisoriamente desligado, caso não alcance os pontos mínimos fixados pela empresa. Em casos mais severos, poderá o algoritmo da Uber, segundo as programações somente por ela compreendidos e completamente estranhas ao motorista, dar a este o destino fatal do mundo cibernético: ser desconectado.

Segundo informa o site da Uber, “os motoristas precisam ter média de 4,6 (em uma escala de 1 a 5 estrelas) para continuar na plataforma. Caso o passageiro precise reportar algum incidente, a Uber conta com uma

equipe de suporte ao usuário que analisa caso a caso”<sup>28</sup> Neste informativo, pode-se verificar a fixação do padrão pela empresa - a média de estrelas, bem como, o exercício do poder punitivo, caso o regramento não seja cumprido - o desligamento da plataforma. Ressalte-se aqui a existência de uma modalidade de diversas instruções, que ela denomina sugestões, mas que, uma vez não seguidas, acarretam frequentemente a baixa avaliação dos motoristas, uma vez que os usuários, tendo conhecimento destes procedimentos, pela propaganda da empresa, exigem o cumprimento do protocolo e o utilizam também para julgar a qualidade do trabalho.

É fato ainda, que no caso de reclamações, a Uber se encarrega exclusivamente do controle diretivo da prestação do serviço, disponibilizando uma equipe de suporte ao usuário, impedindo a formação de um vínculo pessoal entre motorista e passageiro, respondendo ela mesma às queixas dos passageiros, o que ressalta igualmente a supressão da livre iniciativa dos motoristas no exercício de sua atividade laboral, no que tange às avaliações recebidas.

Embora se trate de um sistema de avaliação mútua, pois os usuários também são avaliados pelos motoristas, as consequências para os trabalhadores são muito mais penosas que para os consumidores da Uber. A desconexão definitiva dos motoristas resulta no encerramento do contrato firmado, sem que para as partes, segundo os termos contratuais firmados, reste nenhuma obrigação jurídica.

Outra questão que tipifica a configuração do exercício do poder diretivo pode ser constatada na proibição por parte da Uber de que os motoristas recusem certo limite de chamadas pelo aplicativo. Muitos motoristas relatam recusar chamadas quando estão em áreas de risco social, e, que apesar de agirem preocupados com sua segurança pessoal, a recusa de chamadas é um ato punido pela Uber, com a suspensão temporária do motorista ou mesmo como o desligamento definitivo.

Assim, uma vez conectado ao aplicativo, não pode o motorista exercer livremente sua profissão. Logo, a promessa de “trabalhe como quiser e onde

---

<sup>28</sup> FABIO. *Fatos e dados sobre a Uber*. 14 jan 2015. Disponível em <<https://newsroom.uber.com/brazil/fatos-e-dados-sobre-a-uber/>> Acesso em 14 fev. 2017.

quiser” não se revela factível, desfigurando-se uma vez mais a aparência do trabalho autônomo, pois, se por um lado, o motorista pode escolher o momento em que fará a conexão com o aplicativo, por outro lado, uma vez que esteja conectado, deverá aceitar um certo número de corridas dentro de um determinado período, não podendo permanecer ocioso enquanto estiver *on line*. Do mesmo modo, uma vez que aceite uma corrida, não terá a liberdade de efetuar o cancelamento desta, sem que receba a devida punição.

A constatação é óbvia: a liberdade para trabalhar “quando e onde quiser” limita-se, numa analogia com os antigos modelos de emprego, até o momento em que o motorista efetivamente “chegue ao local de trabalho”, neste caso uma local virtual, mas, lá estando, deve trabalhar ininterruptamente e segundo as normas da empresa, como qualquer outro trabalhador, em qualquer outro modelo de desenvolvimento do modo de produção capitalista. Qual a vantagem para o motorista? Ele poderá ter vários trabalhos. Qual a desvantagem? Caso os tenha e não se fixe à Uber por um período de dez a doze horas ou mais diariamente, não obterá a renda necessária para arcar com os custos do negócio e obter um ganho mínimo ao fim do dia. O lema neoliberal para esta nova realidade laboral pode ser proposto como “faça o seu salário”. Se não o fizer, arque com suas responsabilidades. Justamente assim, o CEO da Uber, Travis Kalanick, explicou, numa discussão com um de seus motoristas, em vídeo pelo qual mais tarde teve de desculpar-se publicamente. Segundo ele, numa tradução livre, “muita gente não gosta de se responsabilizar por seus próprios problemas e prefere culpar outras pessoas. Boa sorte!”<sup>29</sup> Os “problemas” do motorista envolvido na discussão eram os baixos ganhos oferecidos com a Uber em face aos altos custos suportados pelo motorista.

A prestação do serviço pelos trabalhadores da Uber, iniciada sob o incentivo do marketing de cunho liberalista da empresa, na maioria dos casos tem tomado contornos diferentes do que ela própria talvez esperasse. Na prática diária, o que se tem observado é que alguns motoristas podem até iniciar suas atividades como uma forma de auferir uma “renda extra”, no entanto, com o decurso do tempo, fazem desta atividade sua principal fonte de renda, fixando-se à Uber com ânimo definitivo e sendo por ela incentivados a

---

<sup>29</sup> EFRATI, Amir. *Uber's loss decelerates, reflecting china exit*. 19 dez 2016. Disponível em <https://www.theinformation.com/ubers-loss-decelerates-reflecting-china-exit> Acesso em 08 fev. 2017.

assim agirem, já que não raro é preciso que invistam dinheiro no “negócio” e para obterem o retorno deste, necessitam dar continuidade ao vínculo jurídico. Por estas e outras situações, é que se deve analisar caso a caso cada um destes contratos, pois, na hipótese suscitada, é perfeitamente possível que a **não eventualidade**, outro elemento fático-jurídico da relação de emprego, reste configurada. Basta para isso que, no caso concreto, verifique-se “o caráter de permanência”, ou seja, “a continuidade da prestação” do serviço ao longo do tempo, sem que se apresentem as características que poderiam configurar o “trabalho esporádico” por parte dos motoristas. Não obstante, em razão das expectativas de ganhos e do crescimento do desemprego no Brasil e no mundo nos últimos anos, o que se observa é que muitos motoristas, desde o início, fixam-se à Uber como sua única empregadora.

Também quanto ao preço cobrado pelas viagens a Uber, ao não permitir nenhuma ingerência por parte dos motoristas, fixando ela mesma os valores e o modo de pagamento das corridas, e impondo o percentual pelo qual os motoristas deverão ser remunerados, este procedimento da Uber demonstra não apenas aspectos da subordinação, como também da **onerosidade**, elemento fático-jurídico da relação de emprego. Subjetivamente, a onerosidade revela-se pela intenção dos motoristas de “auferir um ganho econômico pelo trabalho ofertado” (Maurício Godinho Delgado), o que é um fato indiscutível nessa relação, e, objetivamente, constata-se a onerosidade por a Uber regularmente efetuar aos motoristas um pagamento, sendo evidente que a mera existência da contraprestação financeira, por si só, não se traduz no conceito de onerosidade, no entanto, uma vez caracterizada a relação de emprego, não deverá esta contraprestação ter outro nome senão o bom e velho salário.

Além de fixar os valores das corridas, cabe tão somente à Uber o poder de reduzir ou aumentar estes valores, conforme já visto, o que seria impensável, caso estes trabalhadores fossem, conforme afirma a Uber, seus “parceiros”, “donos de seus negócios”.

As políticas de preço da Uber têm sido inclusive um dos principais motivos de embate entre ela e seus motoristas, conforme noticiam os jornais de todo o mundo. Estabelecendo preços muito abaixo dos praticados nos mercados locais, a Uber tem imposto aos motoristas rendimentos mensais

notadamente insuficientes perante suas planilhas de custos, tornando especialmente onerosa a obrigação exclusiva dos motoristas de suportar, sozinhos, o ônus econômico deste novo modelo de negócio. O resultado tem sido, mundialmente, o prolongamento da jornada de trabalho além do máximo permitido pela legislação trabalhista brasileira. Assim, a exploração da mão-de-obra humana alcança, também no modelo Uber, o que se poderia chamar, ironicamente, de “patamar máximo exploratório”.

O caso Uber está situado na zona grise e certamente a subordinação se revela pelos aspectos destacados. A análise deve partir do todo para o caso concreto, sendo que a constatação da subordinação pressupõe percorrer um caminho norteado pelos princípios cardeais do Direito do Trabalho, através da análise da clássica exploração do trabalho pelo capital e os contornos dinâmicos que a extração de mais-valia vão tomando ao longo da história.

## **6. Considerações Finais – “tudo é tão desigual”**

Partindo da onerosa exigência de que seus motoristas providenciem um veículo e um smartphone com acesso irrestrito à internet que irão ser instrumento de trabalho, a Uber tornou-se um negócio mais valioso do que a Ford ou a General Motors<sup>30</sup>, sem possuir nenhum veículo, e, baseando-se nisto, alega que os seus motoristas são, exclusivamente, os donos dos meios de produção deste lucrativo negócio que, segundo a Uber, é deles, mas, segundo os fatos, é dela.

Isto porque a Uber presta um serviço de transporte de passageiros e, como não pode, ainda, utilizar os carros autônomos, vê-se obrigada ao incômodo desconforto de ter de contratar seres humanos que, por qualquer razão que seja, estejam dispostos a colocar a serviço dos interesses dela sua energia vital.

Evidentemente, sendo um trabalho que só pode se realizar por uma pessoa física, os motoristas da Uber deverão obter tanto quanto estejam

---

<sup>30</sup> MELO, Luisa. Negócios: *Após aporte de US\$ 2,1 bi, Uber já vale mais que Ford ou GM.* 1 de jun 2016. Disponível em <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/vida-e-estilo/noticia/2016/10/uber-cresce-10-vezes-e-ja-tem-50-mil-motoristas-no-brasil-7831620.html>> Acesso em 10 fev. 2017.

dispostos a trabalhar, o que os tem levado a cumprir jornadas de trabalho muito acima daquela regularmente cumprida pela maioria dos trabalhadores no Brasil, cuja jornada diária de trabalho é de oito horas, prorrogáveis por mais duas, segundo a legislação trabalhista brasileira. Na Uber, no entanto, os motoristas comumente trabalham mais de dez ou doze horas<sup>31</sup>, já que a remuneração desses motoristas será diretamente proporcional à quantidade de horas em que permanecem ao volante.

Segundo a Uber, os motoristas são livres para ligar ou não ligar o aplicativo, não sendo exigida uma carga horária específica, no que ela acredita residir mais um aspecto de autonomia. No entanto, há que se considerar que este poder de opção disfarça a fragilidade desta autonomia, já que para obter os ganhos prometidos pela Uber, e pelos quais são atraídos os seus “parceiros”, para estes o conto de fadas logo se esvanece, sob a dura realidade da parceria – ou permanecer *on line*, trabalhando e obtendo pagamentos, ou permanecer *off line*, sem nada receber. Em outras palavras, a única liberdade que a Uber lhes reserva é a mesma miserável liberdade reservada a todos os trabalhadores. Se trabalham e recebem salário, estão presos. Se estão livres, é porque estão desempregados e sem dinheiro.

Os motoristas da Uber não são de modo algum "os donos de seu negócio", muito inversamente, o "negócio da Uber" é o dono deles, na medida em que se apropria de uma parte considerável do resultado das horas por eles trabalhadas. O ganho que os motoristas obtêm, portanto, nada mais é do que o preço pago pelo uso de sua força de trabalho. Já o ganho obtido pela Uber, este sim, representa lucro, pois advém exatamente do excedente do trabalho produtivo de seus motoristas. Isto é, no que se refere às corridas, a Uber lucra sem dirigir nenhum carro, enquanto os motoristas, no final das contas, dirigem seus carros sem lucrar, ou pelo menos, sem lucrar o quanto a Uber os levou a acreditar que poderiam.

Embora pretenda demonstrar que por possuírem o carro e o smartphone, seus motoristas sejam os donos dos meios de produção, a

---

<sup>31</sup> BALAGO, Rafael. *Efetio Ubr reduz preços, mas leva motorista a trabalhar quase 24h*. 24 jul 2016. Disponível em <BALAGO, Rafael. *Efetio Ubr reduz preços, mas leva motorista a trabalhar quase 24h*. 24 jul 2016. Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2016/07/1794373-efeito-uber-reduz-precos-mas-leva-motorista-a-jornada-de-quase-24h.shtml>> Acesso em 10 fev. 2017.

realidade operacional do modelo de negócio contraria a demonstração e revela que os motoristas são tão meros instrumentos de produção, tanto quanto o são os seus carros, smartphones, pacotes de dados móveis, bem como o aplicativo Uber. Sem este conjunto instrumental, o negócio da Uber simplesmente não existiria. Possuem todos, portanto, a mesma função, qual seja, possibilitar o transporte eficiente de passageiros, porém, não possuem as mesmas garantias, já que, conforme demonstrado anteriormente, entre todos eles, de um, em particular, a Uber pretende ver-se livre em breve – os motoristas. Justamente a força de trabalho humana constitui o fator de produção de maior vulnerabilidade. Desfazendo-se da mão de obra humana, a Uber, futuramente, poderá vir a continuar prestando o mesmo serviço, ainda com mais eficiência, e sem os mesmos problemas, segundo as suas expectativas.

O modo como a atividade última da Uber, qual seja, a prestação de serviços de transporte, é dirigido e controlado exclusivamente por ela, é chave para a compreensão e fixação jurídica do vínculo empregatício que se estabelece entre as partes, Uber e motoristas, e exemplifica o quanto as grandes organizações da novíssima economia compartilhada podem ser também criativas quando se trata de dissimular e subverter a natureza das relações de trabalho.

Se uma nova modalidade de crime surge, as leis penais são imediatamente revistas para que se puna o infrator e evite-se a repetição da prática. O mesmo ocorre em todos os ramos do Direito, afinal de contas, o Direito é um fenômeno também histórico e evolui, historicamente, conforme a evolução da sociedade que o cria. Logo, o Direito do Trabalho não pode omitir-se diante das novas formas de exploração abusiva dos trabalhadores humanos.

Apesar de um novo modelo de negócio, o fenômeno da “uberização”, a grande novidade advinda do Vale do Silício, pode ter vindo, no que tange às relações de trabalho, contaminada de passado, com a mesma forma do antigo modo capitalista de exploração da força de trabalho, com todos os elementos fático-jurídicos da relação de emprego, porém com uma nova roupagem, exigindo, pois, que a sua abordagem não seja rigidamente fixada pelos intérpretes do Direito do Trabalho. Não se pode admitir dizer que as leis trabalhistas são antigas e não podem abarcar um modelo tão novo e, sob esse

pretexto, deixar o trabalhador sem a tutela jurisdicional. Se o modelo de exploração possui novos contornos, então que as teorias protetivas se renovem e deem conta da novidade. Essa tal “que seria um sonho”...

### Referências Bibliográficas:

ANTUNES, Ricardo. Século XXI: *Nova era da precarização estrutural do trabalho?* in ANTUNES, Ricardo, BRAGA, Ruy (Org.) *Infoproletários: degradação real do trabalho virtual*. São Paulo: Boitempo, 2009.

BALAGO, Rafael. *Efetio Ubr reduz preços, mas leva motorista a trabalhar quase 24h*. 24 jul 2016. Disponível em <BALAGO, Rafael. *Efetio Ubr reduz preços, mas leva motorista a trabalhar quase 24h*. 24 jul 2016. Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2016/07/1794373-efeito-uber-reduz-precos-mas-leva-motorista-a-jornada-de-quase-24h.shtml>> Acesso em 10 fev. 2017.

BELEZA, Alfredo. *A Uber já está presente em 200 cidades em todo o mundo*. Disponível em <<http://www.techenet.com/2014/08/a-uber-ja-esta-presente-em-200-cidades-em-todo-o-mundo-mundo/>> Acesso em 09 fev. 2017.

BLOOMBERG. 18 mar 2017. *Company overview of Uber Technologies, Inc*. Disponível em <<http://www.bloomberg.com/research/stocks/private/snapshot.asp?privcapid=144524848>> Acesso em 09 fev. 2017.

CANO, Rosa Jiménez. *Uber se alia a Volvo para ter uma frota de carros sem motorista*. 20 ago. 2016. Disponível em <[http://brasil.elpais.com/brasil/2016/08/18/tecnologia/1471544404\\_953254.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2016/08/18/tecnologia/1471544404_953254.html)> Acesso em 12 fev. 2017.

DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de Direito do Trabalho*. 15. Ed. São Paulo: LTr, 2016.

EFRATI, Amir. *Uber's loss decelerates, reflecting china exit*. 19 dez 2016. Disponível em <<https://www.theinformation.com/ubers-loss-decelerates-reflecting-china-exit>> Acesso em 08 fev. 2017.

FABIO. *Fatos e dados sobre a Uber*. 14 jan 2015. Disponível em <<https://newsroom.uber.com/brazil/fatos-e-dados-sobre-a-uber/>> Acesso em 14 fev. 2017.

FRAZÃO, Ana. *A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber: o que ela nos ensina?* 1º nov 2016. Disponível em <<https://jota.info/colunas/constituicao-empresa-e-mercado/decisao-reino-unido-sobre-os-motoristas-da-uber-o-que-temos-aprender-com-ela-01112016>> Acesso em 04 mar. 2017.

GAUTHIER, Gustavo. *Disrupción, economia compartida y derecho*. Fundación de Cultura Universitária: Montevideo, 2016.

GILAD, Assaf. *Top unicorns are overvalued by at least 27%, and rising*. 23 dez 2016. Disponível em <<http://wisdom.zirra.com/2016/12/23/the-top-unicorns-are-at-least-27-overvalued>> Acesso em 07 fev. 2017.

GLOBO.COM. *Volvo e Uber se unem para desenvolver carro autônomo*. 18 ago 2016. São Paulo. Disponível em <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2016/08/volvo-e-uber-se-unem-para-desenvolver-carro-autonomo.html>> Acesso em 09 fev. 2017.

HUWS, Úrsula Huws. *The Making of a Cybertariat: Virtual Work in a Real World*. New York: Monthly Review Foundation, 2003.

JORDAO, Fabio. *Culpa dos motoristas? Uber já perder mais de 4 bilhões em 2016*. 27 ago. 2016. Disponível em <<https://www.tecmundo.com.br/uber/108922-culpa-motoristas-uber-perdeu-r-4-bilhoes-2016.htm>> Acesso em 08 fev. 2017

LEWGOY, Júlia. *Seu dinheiro: Quanto você ganha como motorista da Uber e de seus rivais*. 22 jul 2016. Disponível em <http://exame.abril.com.br/seu-dinheiro/quanto-voce-ganha-como-motorista-da-uber-e-de-seus-rivais/> Acesso em 08 fev. 2017.

MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política – Livro I: o processo de produção do capital*. Tradução Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.(Marx-Engels)

MELO, Luisa. *Negócios: Após aporte de US\$ 2,1 bi, Uber já vale mais que Ford ou GM*. 1 de jun 2016. Disponível em <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/vida-e-estilo/noticia/2016/10/uber-cresce-10-vezes-e-ja-tem-50-mil-motoristas-no-brasil-7831620.html>> Acesso em 10 fev. 2017.

PEREIRA, Daniel. *Análise do modelo canvas de empresas modelo de negócio do Uber*. 28 jun 2016. Disponível em <<https://analistamodelosdenegocios.com.br/modelo-de-negocio-do-uber/>> Acesso em 08 jun. 2017.

PLATÃO. *Teeteto Crátilo*. Tradução direta do grego Carlos Alberto Nunes. Coordenação Benedito Nunes. 3ed. revisada. Belém: Editora Universitária UFPA, 2001.

OLIVEIRA, Fabrício Augusto. *Schumpeter: a destruição criativa e a economia em movimento*. HEERA - Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada – Vol. 10, n. 16 Jan-Jun 2014. UFJF.

REDAÇÃO. *Uber perde cerca de US\$1,2 Bilhão no primeiro semestre.* 25 ago. 2016. Disponível em <<https://corporate.canaltech.com.br/noticia/uber/uber-perde-cerca-de-us12-bilhao-no-primeiro-semester-de-2016-78023/>> Acesso em 08 fev. 2017.

SANDOVAL, Pablo Ximénez de. *Uber lança carro sem motorista, mas Califórnia pede retirada de circulação.* 15 dez. 2016. Los Angeles. Disponível em <[http://brasil.elpais.com/brasil/2016/12/15/tecnologia/1481764618\\_902095.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2016/12/15/tecnologia/1481764618_902095.html)> Acesso em 15 fev. 2017.

AUTORAS:

Maria Cecília Máximo Teodoro – Editora

Pós-Doutora em Direito do Trabalho pela Universidade de Castilla-La Mancha com bolsa de pesquisa da CAPES; Doutora em Direito do Trabalho e da Seguridade Social pela USP- Universidade de São Paulo; Mestre em Direito do Trabalho pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais; Graduada em Direito pela PUC/MG; Professora de Direito do Trabalho do Programa de Pós-Graduação em Direito e da Graduação da PUC/MG e membro reeleita do Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Direito da PUC/MG para o triênio 2014/2016; Professora Convidada do Mestrado em Direito do Trabalho da Universidade Externado da Colômbia. Pesquisadora; Autora de livros e artigos.

Thaís Cláudia D'Afonseca. Advogada; Mestre em Direito do Trabalho pelo PUC/MG. Professora de Direito do Trabalho e Processo do Trabalho da PUC/MG e do IEC/PUCMinas e da Escola Superior Dom Helder Câmara. E-mail: [thais@thaisclaudia.com.br](mailto:thais@thaisclaudia.com.br)

Maria Antonieta Fernandes. Graduanda em Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas Professor Alberto Deodato. Servidora do TJMG. E-mail: [tallufernandes@gmail.com](mailto:tallufernandes@gmail.com)