

RESSALVA

Atendendo solicitação do(a) autor(a), o texto completo desta dissertação será disponibilizado somente a partir de 14/08/2021.

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS**

MURILO MARTINS

**POLÍTICAS PÚBLICAS DE GARANTIA DO TRABALHO E O SETOR
BRASILEIRO DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO: UM ESTUDO
DA UBER NA CIDADE DE SÃO PAULO**

FRANCA

2019

MURILO MARTINS

**POLÍTICAS PÚBLICAS DE GARANTIA DO TRABALHO E O SETOR
BRASILEIRO DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO: UM ESTUDO
DA UBER NA CIDADE DE SÃO PAULO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” como parte das exigências para obtenção do título de Mestre em Direito. Área de concentração: Sistemas normativos e fundamentos da cidadania.

Orientador: Prof. Dr. Victor Hugo de Almeida

FRANCA

2019

M386p Martins, Murilo
Políticas públicas de garantia do trabalho e o setor brasileiro dos motoristas por aplicativo : um estudo da Uber na cidade de São Paulo / Murilo Martins. -- Franca, 2019
238 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Franca
Orientador: Victor Hugo de Almeida

1. Direito do Trabalho. 2. Políticas públicas. 3. Precarização do trabalho. 4. Sharing economy. 5. Uber.
I. Título.

MURILO MARTINS

**POLÍTICAS PÚBLICAS DE GARANTIA DO TRABALHO E O SETOR
BRASILEIRO DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO: UM ESTUDO
DA UBER NA CIDADE DE SÃO PAULO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” como parte das exigências para obtenção do título de Mestre em Direito. Área de concentração: Sistemas normativos e fundamentos da cidadania.

BANCA EXAMINADORA

Presidente: _____
Prof. Dr. Victor Hugo de Almeida

1º Examinador: _____

2º Examinador: _____

Franca, _____ de _____ de 2019.

Dedico este trabalho ao meu pai, Devair Simões
Martins (*in memoriam*) e a minha mãe, Claudinéa
Maria da Cruz Martins. Meu amor por vocês é
meu guia.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a Deus, por iluminar o meu caminho e me guiar nessa jornada; por me mostrar que, mesmo nas horas mais difíceis, nunca estarei só.

Agradeço, especialmente, ao meu pai, Devair Simões Martins (*in memoriam*). Pai, amigo e conselheiro; um dos homens mais íntegros e honestos que conheci em vida. Que me ensinou o valor da família, dos estudos, do respeito, do carinho. Que sempre me amou e se dedicou inteiramente a garantir a mim e minha mãe uma vida digna e confortável. Que nunca me deixou abaixar a cabeça para vida. Que sempre acreditou no meu potencial e me encorajou a perseguir os meus sonhos. Que sempre enxugou minhas lágrimas nos momentos de tristeza e que celebrava comigo nos momentos de vitória. Meu pai já não está mais presente no plano terreno, mas está imortalizado no meu coração, me acompanhando em cada passo da minha vida. E, agora, registro esse agradecimento para, também, imortalizá-lo nessa dissertação junto a mim, pois ele foi e será sempre fundamental em minha vida. Pai, eu te amo e você faz muita falta.

Agradeço à minha mãe, Claudinéa Maria da Cruz Martins. Mãe, amiga e conselheira. Uma das mulheres mais fortes que conheço. Que enfrentou comigo dias difíceis, mas sempre me ajudou a ver a luz. Que sempre está do meu lado, dando carinho, orientação, amor. Que sempre se esforçou ao máximo para garantir o bem-estar de nossa família. Que, apesar de todas as dificuldades da vida, nunca se deixou abater, sempre se levantando com a cabeça erguida. Te dedico mãe essa conquista, pois sem seu apoio nada disso seria possível. Eu te amo muito e “parceiro é parceiro”.

Agradeço a Dayana Moura Dezena, meu amor, minha gatinha. Que esteve ao meu lado durante o período mais difícil da minha vida e, com seu amor, ajudou-me a encará-lo de pé. Por todo seu apoio e incentivo, te agradeço, amor. Ainda veremos muita neve juntos. Te amo, amor.

Ao meu avô, Deomar Martins (*in memoriam*), e minha tia, Liamaura Simões Martins Correa (*in memoriam*), que sempre torceram por mim e celebraram minhas conquistas. Sinto a falta de vocês.

À minha avó, Luzia Simões Martins, que passou por duras provações nos últimos anos, com difíceis perdas. Que sempre me apoiou em minhas escolhas e comemorou minhas conquistas. Te amo, vó.

Aos meus avós, Regina Brianez da Cruz e Alcir Alves da Cruz, tão queridos, que sempre me amaram e apoiaram muito. Eu amo vocês.

Ao meu grande amigo, Marco Aurélio Ferreira Caires, cujas palavras são poucas pra agradecer todo o apoio que prestou a mim e a minha mãe em dias difíceis. Te agradeço de coração, cara, por sua amizade.

Aos meus amigos, Adri Nayane, Rodolfo, Danilo, Karine e Gianluca, agradeço por todo apoio e amizade, que me ajudaram a concluir mais essa etapa da minha vida.

Aos pais da minha namorada, Neide Ramos de Moura Dezena e Álvaro Vicente de Carvalho Dezena, que me prestaram grande apoio e conselhos valiosos durante minha jornada.

Ao meu professor, Victor Hugo de Almeida, que foi mais do que um orientador, um verdadeiro amigo, cujo apoio e dedicação foram fundamentais para a concretização deste trabalho. Agradeço a você, professor, pela compreensão durante períodos difíceis, e pelos incentivos para me reestabelecer e seguir adiante com meu mestrado.

À minha psicóloga, Silvia Homsí, e ao Vila Vidya Yoga, cujos serviços foram essenciais para meu bem-estar físico e mental durante o mestrado. Agradeço por todos os ensinamentos prestados.

Agradeço à Unesp e à cidade de Franca, por me acolherem durante esse período, pelas memórias que construí, por todos os momentos que me propiciaram e por todos os funcionários que, direta ou indiretamente, contribuíram para o meu mestrado.

Agradeço ao apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) e da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), que possibilitaram a execução do presente trabalho. Processo nº 2017/04850-0, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade do autor e não necessariamente refletem a visão da FAPESP e da CAPES.

Por fim, aos meus familiares, agradeço àqueles que sempre me desejaram o bem e torceram pelo meu sucesso.

“Eu confio em mim mesmo, já que a razão
pela qual minhas costas doem, é para que asas
possam brotar. Eu acredito em mim, em você.
Apesar do começo parecer modesto, o futuro
será próspero. Voar, voar alto no céu. Voar,
voar, ir para o alto. Esse é o caminho que você
escolheu, garoto. Não seja covarde.
[...] Asas são feitas para voar.”

Jung Hoseok, Kim Nam-joon e Min Yoon-gi
(BTS).

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Faixa etária dos participantes	39
Figura 2. Estado civil dos participantes.....	40
Figura 3. Grau de escolaridade dos participantes	40
Figura 4. Tempo de trabalho dos participantes na Uber.....	41
Figura 5. A Uber como fonte de renda única ou não.....	41
Figura 6. Motivos para a escolha da Uber como forma de trabalho.....	45
Figura 7. Jornada de trabalho dos participantes (em horas diárias).....	47
Figura 8. Opinião dos motoristas quanto ao relacionamento com a empresa Uber	52
Figura 9. Benefícios em trabalhar com a Uber	57
Figura 10. Apontamentos relacionados com a renda.....	62
Figura 11. Apontamentos quanto a funcionalidades da Uber.....	68
Figura 12. Apontamentos relacionados com o ambiente laboral – Segurança.....	71
Figura 13. Apontamentos relacionados com o ambiente laboral.....	73
Figura 14. Desvantagens, dificuldades e problemas da forma de trabalho	74
Figura 15. Mudanças desejadas na forma de trabalho – Renda.....	76
Figura 16. Mudanças desejadas na forma de trabalho – Funcionalidades da plataforma	78
Figura 17. Mudanças desejadas na forma de trabalho – Segurança	80
Figura 18. Mudanças desejadas na forma de trabalho – Benefícios.....	82
Figura 19. Mudanças desejadas na forma de trabalho.....	83
Figura 20. Desemprego por faixa etária	101
Figura 21. Distribuição de pessoas desocupadas por idade, 4º trimestre 2018	102
Figura 22. Renda extra, por faixa etária	102
Figura 23. Motivo de escolha da Uber na faixa etária “61”	103
Figura 24. Outros motivos na escolha da Uber, por faixa etária	103
Figura 25. Motivos de escolha da Uber, por faixa etária.....	104
Figura 26. Funcionamento do cálculo de ganhos	105
Figura 27. Motivação desemprego, por jornada desempenhada	110
Figura 28. Motivação renda complementar, por jornada desempenhada	111
Figura 29. Outras motivações, por jornada desempenhada	112
Figura 30. Total das motivações, por jornada desempenhada.....	112
Figura 31. Mudanças e Desvantagens quanto ao Rendimento, por jornada desempenhada ..	113
Figura 32. Motivados pelo desemprego que atuam por metas, em relação à jornada laboral	

desempenhada	113
Figura 33. Categorias do Clube 6 (seis) estrelas	128
Figura 34. Exemplo do sistema de cancelamento para o motorista.....	132
Figura. 35. Exemplo da tela do aplicativo para o motorista	133
Figura 36. Exemplo do mecanismo de pausa de novas solicitações	134
Figura 37. Tela dos aplicativos dos motoristas com preço dinâmico ativo	137
Figura 38. Atuação do preço dinâmico em alta demanda	138
Figura 39. Quantidade de projetos encontrados por temática	176

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Motivo para a escolha da forma de trabalho – Desemprego	42
Quadro 2. Motivo para a escolha da forma de trabalho - Renda complementar	43
Quadro 3. Motivo para a escolha da forma de trabalho – Satisfação Pessoal	44
Quadro 4. Motivo para a escolha da forma de trabalho – Flexibilidade de horário	44
Quadro 5. Jornada laboral – Horas trabalhadas	46
Quadro 6. Jornada laboral – Trabalho noturno.....	47
Quadro 7. Jornada laboral – Metas de trabalho	48
Quadro 8. Jornada laboral – Saúde laboral.....	49
Quadro 9. Jornada laboral – Limite de jornada	49
Quadro 10. Apontamentos em relação à empresa – Elogios	50
Quadro 11. Apontamentos em relação à empresa – Críticas.....	50
Quadro 12. Apontamentos em relação à empresa – Sem queixas	51
Quadro 13. Benefícios da forma de trabalho – Flexibilidade de horário	53
Quadro 14. Benefícios da forma de trabalho – Oportunidade de renda	54
Quadro 15. Benefícios da forma de trabalho – Correção da empresa	54
Quadro 16. Benefícios da forma de trabalho – Oportunidade de trabalho	55
Quadro 17. Benefícios da forma de trabalho – Autonomia.....	55
Quadro 18. Benefícios da forma de trabalho – Satisfação pessoal.....	56
Quadro 19. Benefícios da forma de trabalho – Inexistência de benefícios	56
Quadro 20. Apontamentos relacionados com a renda – Taxa elevada.....	58
Quadro 21. Apontamentos relacionados com a renda – Renda insuficiente	59
Quadro 22. Apontamentos relacionados com a renda – Tarifa baixa.....	59
Quadro 23. Apontamentos relacionados com a renda – Manutenção do carro	60
Quadro 24. Apontamentos relacionados com a renda – Estabilidade	60
Quadro 25. Apontamentos relacionados com a renda – Informalidade	61
Quadro 26. Apontamentos relacionados com a renda – Rodízio de veículos	61
Quadro 27. Apontamentos quanto a funcionalidades da Uber – Pagamento em dinheiro	63
Quadro 28. Apontamentos quanto a funcionalidades da Uber – Direito de defesa.....	63
Quadro 29. Apontamentos quanto a funcionalidades da Uber – Sistema de avaliação.....	64
Quadro 30. Apontamentos quanto a funcionalidades da Uber – Taxa de cancelamento	65
Quadro 31. Apontamentos quanto a funcionalidades da Uber – Uber Pool.....	65
Quadro 32. Apontamentos quanto a funcionalidades da Uber – Comunicação	66

Quadro 33. Apontamentos quanto a funcionalidades da Uber – Erros do sistema	67
Quadro 34. Apontamentos quanto a funcionalidades da Uber – Taxa de aceitação	67
Quadro 35. Apontamentos quanto a funcionalidades da Uber – Corridas direcionadas	68
Quadro 36. Apontamentos relacionados com o ambiente laboral – Segurança	69
Quadro 37. Apontamentos relacionados com o ambiente laboral – Trânsito.....	71
Quadro 38. Apontamentos relacionados com o ambiente laboral – Trabalho noturno	72
Quadro 39. Inexistência de desvantagens, dificuldades ou problemas.....	73
Quadro 40. Mudanças desejadas na forma de trabalho – Renda	75
Quadro 41. Mudanças desejadas na forma de trabalho – Funcionalidades da plataforma.....	76
Quadro 42. Mudanças desejadas na forma de trabalho – Segurança.....	79
Quadro 43. Mudanças desejadas na forma de trabalho – Benefícios	81
Quadro 44. Inexistência de mudanças desejadas na forma de trabalho.....	83
Quadro 45. Outros tópicos abordados – Adesivo	84
Quadro 46. Outros tópicos abordados – Aluguel de veículos	85
Quadro 47. Outros tópicos abordados – Assaltos.....	85
Quadro 48. Outros tópicos abordados – Categorias da Uber	86
Quadro 49. Outros tópicos abordados – Corridas mínimas.....	86
Quadro 50. Outros tópicos abordados – Destino dos passageiros.....	87
Quadro 51. Outros tópicos abordados – Corridas direcionadas	87
Quadro 52. Outros tópicos abordados – Documentos requisitados.....	88
Quadro 53. Outros tópicos abordados – Frenagem	88
Quadro 54. Outros tópicos abordados – Forma de pagamento.....	89
Quadro 55. Outros tópicos abordados – Premiações.....	90
Quadro 56. Outros tópicos abordados – Previdência	91
Quadro 57. Outros tópicos abordados – Sistema de avaliação.....	91
Quadro 58. Outros tópicos abordados – Tarifa dinâmica.....	92
Quadro 59. Outros tópicos abordados – Taxa de aceitação.....	93
Quadro 60. Outros tópicos abordados – Taxa de cancelamento.....	93
Quadro 61. Outros tópicos abordados – Diferença entre Táxi e Uber	94
Quadro 62. Outros tópicos abordados – Uber Eats	94
Quadro 63. Outros tópicos abordados – Uber Pool.....	95
Quadro 64. Outros tópicos abordados – Uber VIP	96
Quadro 65. Resumo das problemáticas encontradas	97

MARTINS, Murilo. **Políticas públicas de garantia do trabalho e o setor brasileiro dos motoristas por aplicativo**: um estudo da Uber na cidade de São Paulo. 2019. 238 p. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2019.

RESUMO

A presente pesquisa buscou examinar o setor dos motoristas por aplicativo, como enfoque específico na empresa Uber. Buscou-se, por meio da realização de entrevistas com trabalhadores, identificar vulnerabilidades às quais os motoristas por aplicativos estariam expostos e, diante dos dados coletados, discutir as políticas públicas necessárias para a proteção do setor, sempre com foco na efetivação das garantias fundamentais desses trabalhadores. Como resultados encontrados, a análise do contexto histórico permitiu compreender que a Uber representa uma ressignificação do trabalho dentro do contexto da sociedade informacional, pautando-se no lema da flexibilidade. Quanto aos dados encontrados na pesquisa empírica realizada, evidencia-se a questão de ordem econômica, na medida em que a maioria dos trabalhadores escolhe a Uber como única fonte de renda e tem, por motivação, a procura do trabalho, o desemprego no país e o baixo rendimento auferido, o que demanda uma valorização da remuneração dessa forma de trabalho. A questão econômica incide ainda em um aumento da jornada laboral e, não havendo controle para evitar excessos, pode resultar em consequências negativas para a saúde e a segurança desses trabalhadores. Ainda, tal atividade laboral apresenta diversos riscos aos trabalhadores, como, por exemplo, assaltos e acidentes, evidenciando a necessidade de adoção de mecanismos de segurança. A empresa Uber adota mecanismos de controle de qualidade que limitam a autonomia dos trabalhadores, funcionando como verdadeiro sistema de coordenação laboral. Isso implica diretamente na questão da subordinação e na discussão acerca da caracterização ou não de vínculo empregatício entre trabalhadores e empresa, o que, pelo presente estudo, deve ser reconhecido. A análise das políticas públicas para o setor permitiu identificar que considerável parte das leis em vigência ou de projetos legislativos em tramitação não atende de forma satisfatória as necessidades do setor. Ao contrário, determinadas medidas como, por exemplo, o entendimento desses trabalhadores como contribuintes individuais para a Previdência Social, embora considerados autônomos, evidencia a flexibilização e, conseqüentemente, a precarização do setor. São negados a esses trabalhadores alguns direitos, perpetrando-se a exploração do trabalho, prevalecendo os interesses econômicos. A proteção desses trabalhadores demanda uma adequada aplicação dos princípios trabalhistas, considerando a existência do vínculo de emprego entre os trabalhadores e a empresa, visando à garantia da dignidade aos obreiros. Conquanto não seja esse o caminho adotado, cabe a elaboração de políticas que concedam a esses trabalhadores direitos mínimos trabalhistas, além da valorização da atividade por meio da instituição de um piso remuneratório e do controle de jornada, evitando excessos, de modo a mitigar o alto grau de precarização dessa modalidade de trabalho. Processo nº 2017/04850-0, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)/CAPES.

Palavras-chave: direitos trabalhistas. políticas públicas. precarização. *sharing economy*. Uber.

MARTINS, Murilo. **Public policies of labor guarantee and the Brazilian industry of drivers by application:** a Uber study in the city of Sao Paulo. 2019. 238 p. Dissertation (Master of Law) – Faculty of Humanities and Social Science, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2019.

ABSTRACT

The present research sought to examine the driver by application sector, as a specific focus in the company Uber. It was sought, through interviews with workers, to identify vulnerabilities to which drivers by applications would be exposed and, in view of the collected data, to discuss the public policies necessary for the protection of the sector, always focusing on the realization of the fundamental guarantees of these workers. As results found, the analysis of the historical context allowed us to understand that Uber represents a re-signification of work within the context of the information society, based on the motto of flexibility. As for the data found in the empirical research carried out, the economic question is evident, since most of the workers choose Uber as the only source of income and have as motivation, the search for labor, unemployment in the country and the low income earned, which demands an appreciation of the remuneration of this form of work. The economic issue also implies an increase in working hours and, in the absence of control to avoid excesses, can result in negative consequences for the health and safety of these workers. Also, this work activity presents several risks to workers, such as assaults and accidents, evidencing the need to adopt safety mechanisms. The Uber company adopts mechanisms of quality control that limit the autonomy of the workers, functioning as a true system of labor coordination. This implies directly to the issue of subordination and the discussion about the characterization or not of employment relationship, between workers and company, which, by the present study, should be recognized. The analysis of the public policies for the sector allowed to identify that a considerable part of the laws in force or of legislative projects in process does not meet in a satisfactory way the needs of the sector. On the contrary, certain measures, such as the understanding of these workers as individual contributors to Social Security, although considered autonomous, show the flexibilization and, consequently, the precariousness of the sector. These workers are denied certain rights, perpetrating the exploitation of labor, prevailing economic interests. The protection of these workers demands an adequate application of the labor principles, considering the existence of the employment bond between the workers and the company, aiming at the guarantee of the dignity to the workers. Although this is not the path adopted, it is necessary to elaborate policies that grant these workers minimum labor rights, besides the valorization of the activity through the institution of a compensatory floor and the control of the working hours, avoiding excesses, in order to mitigate the high degree of precariousness of this modality of work. Grant #2017/04850-0, São Paulo Research Foundation (FAPESP)/CAPES.

Keywords: labour rights. public policy. precariousness. sharing economy. Uber.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 OBJETIVO	16
2.1 Objetivo geral.....	16
2.2 Objetivos específicos.....	16
2.3 Problematização.....	16
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	18
3.1 Participantes e procedimento de Coleta	19
3.2 Análise dos resultados	20
4 BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DO TRABALHO NO SISTEMA CAPITALISTA.....	21
5 RESULTADO DA COLETA DE DADOS POR ENTREVISTA.....	38
2.1 Perfil dos participantes	39
2.2 Motivos da escolha do trabalho	42
2.3 Jornada de trabalho realizada.....	45
2.4 Relação com a empresa Uber	49
2.5 Benefícios da forma de trabalho	52
2.6 Desvantagens, dificuldades ou problemas da forma de trabalho.....	57
2.7 Mudanças desejadas na forma de trabalho.....	74
2.8 Outros tópicos	84
2.9 Resumo das principais problemáticas encontradas	96
6 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	99
6.1 Questões econômicas	99
6.1.1 <i>Motivação para a escolha da Uber: desemprego e renda complementar</i>	<i>100</i>
6.1.2 <i>Baixos rendimentos, taxas e tarifas.....</i>	<i>104</i>
6.2 Jornada laboral.....	110
6.3 Segurança	117
6.4 Mecanismos de controle de qualidade	122
6.4.1 <i>Sistema de avaliação por estrelas</i>	<i>123</i>
6.4.2 <i>Taxa de aceitação e cancelamento</i>	<i>130</i>
6.5.3 <i>Preço dinâmico.....</i>	<i>135</i>
6.5 Outras funcionalidades	140
6.5.1 <i>Uber POOL</i>	<i>140</i>

6.5.2 Corridas direcionadas.....	142
7 PROTEÇÕES JURÍDICAS.....	145
7.1 Análise de acórdãos do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região	147
7.2 Análise dos critérios para a existência do vínculo empregatício	151
8 POLÍTICAS PÚBLICAS DO TRABALHO DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO	161
8.1 Regulações do setor dos motoristas por aplicativo	163
8.1.1 Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018	164
8.1.2 Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016.....	168
8.1.3 Projetos de lei em andamento	175
8.1.4 Conclusões parciais.....	182
8.2 Análise de outras leis de interesse para o setor.....	183
8.2.1 Lei nº 13.352, de 27 de outubro de 2016 (Salão Parceiro).....	184
8.2.2 Lei nº 4.886, de 9 de dezembro de 1965 (representantes comerciais autônomos).....	188
8.2.3 Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011 (taxistas).....	192
8.2.4 Decreto nº 56.489, de 8 de outubro de 2015 (Táxi Preto)	195
8.2.5 Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 (motorista rodoviário)	198
8.2.6 Lei nº 13.467, de 2017: reforma trabalhista e contrato intermitente.....	199
8.2.7 Conclusões parciais.....	203
8.3 Proteção integral ou autônomo por lei própria?	205
CONCLUSÃO.....	216
REFERÊNCIAS	223
APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)	236
ANEXO A – PARECER CONSUBSTANCIADO DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA	237

1 INTRODUÇÃO

O começo do Século XXI trouxe consigo a chamada Terceira Revolução Tecnológica, com avanços nas áreas da robótica e informática. Segundo Maurício Godinho Delgado (2015), esses avanços agravaram a redução de postos de trabalho em diversos segmentos econômicos, em especial na indústria, o que ocasionou no aprofundamento do desemprego deflagrado pela crise econômica de meados dos anos 1970.

Dentro deste contexto, uma nova ordem econômica vem surgindo no mundo capitalista, com fundamentos numa maior flexibilidade e ganhos de produção, conhecida por *sharing economy*. Também chamada de economia colaborativa, esta nova ordem pressupõe o consumo colaborativo por meio de atividades como compartilhamento, troca e aluguel de recursos sem a efetiva posse de tais produtos (ALT; PUSCHMANN, 2016).

A economia de compartilhamento abriu espaço para novos mercados antes inexplorados pelo capitalismo, facilitando o acesso a bens de consumo e gerando novas formas de trabalho. A *sharing economy* tem demonstrado possuir força em gerar grandes impactos econômicos, uma vez que aprofunda as alterações no capitalismo iniciadas com o advento da tecnologia.

Utilizando-se dos preceitos deste novo momento da economia, surgiu a empresa Uber, criada em 2009 por Garrett Camp e Travis Kalanick. A Uber propôs uma mudança na forma de utilização dos meios de transportes (CHOKKATTU; CROOK, 2014), aliando facilidade e flexibilidade nessa recente forma de organização do trabalho. Trata-se de um serviço personalizado que se assemelha ao prestado por taxistas, porém, tal serviço apresenta comodidades extras, como, por exemplo, requisição por meio de aplicativos virtuais; motoristas trajando roupas sociais ou esporte fino; veículos geralmente mais confortáveis do que aqueles conduzidos por taxistas; entre outras (MELLO; DANTAS, 2015).

O modelo de trabalho adotado pela Uber revela-se atrativo não apenas para os consumidores, mas, também, para os próprios motoristas-parceiros. O sistema atual de táxis no Brasil beira o arcaico quando comparado com as novas invenções propiciadas pelos meios tecnológicos, uma vez que os novos sistemas permitem que os motoristas atuem no ramo de transporte individual sem a exigência de alvarás emitidos pela prefeitura, como acontece com os taxistas. Assim, sistemas como a Uber eliminam consideravelmente a burocracia do setor.

As tensões jurídicas deflagradas por esse modelo de prestação, aparentemente inovador, são consideráveis. Alguns países já proibiram a atuação do Uber em seus territórios; outros, que ainda não regulamentaram ou declararam a ilegalidade dessa prestação, enfrentam

protestos constantes de cooperativas de táxis, que consideram desleal a atuação da Uber, juntamente com outros setores da sociedade interessados na questão (TAGIAROLI, 2015).

Em apenas seis anos, a Uber se tornou uma empresa avaliada em mais de 68 bilhões de dólares (CHEN, 2015), demonstrando o potencial econômico do serviço e de sua forma de gerenciamento. Na sua estrutura, os motoristas da empresa não são considerados empregados, o que diminui os gastos com direitos e encargos trabalhistas.

O estudo das relações de trabalho existentes na relação entre empresa e motorista do Uber levou ao entendimento de que essa relação de trabalho pode culminar na flexibilização e na precarização dos direitos trabalhistas (MARTINS; CARVALHO; ALMEIDA, 2016). Dessa forma, o trabalhador encontra-se órfão de políticas públicas que lhe garantam os direitos mais básicos.

Os motoristas por aplicativos não possuem entidade de classe (ou sindicato profissional) para representar seus interesses, inexistindo, ainda, um canal de diálogo junto à empresa Uber que, por outro lado, adota medidas prejudiciais a seus motoristas-parceiros, sem qualquer resistência, sanção ou possibilidade de discussão. Esta situação culminou, por exemplo, em uma greve contra a empresa, na qual os trabalhadores paralisaram suas atividades por um dia (LEAL, 2016), com o intuito de discutir cláusulas contratuais relacionadas à parceria.

Na greve realizada, os motoristas pleiteavam a revisão das taxas que a Uber praticava e dos valores das viagens, cujas importâncias são pré-determinadas pela empresa e, de acordo com os grevistas, eram insuficientes para a cobertura dos gastos com a manutenção da atividade (LEAL, 2016).

Além de um canal de diálogo facilitado, a empresa não possui limite e controle de jornada, o que permite que trabalhadores deste serviço atuem por quanto tempo desejarem, em detrimento da sua saúde e segurança (MARTINS; CARVALHO; ALMEIDA, 2016). Ao passo que isso representa uma flexibilidade para os trabalhadores, também representa uma precarização do trabalho, ao expor esses motoristas a claras situações de exploração.

Identifica-se, ainda, nesse contexto, uma clara desproporção na hierarquia entre empresa e trabalhador, ao passo que a Uber detém maior poder de negociação nessa relação de trabalho. Ainda assim, é de se estranhar a aceitação da empresa Uber por considerável parcela da sociedade, inclusive pelos próprios trabalhadores.

A quantidade de trabalhadores que buscam o sistema Uber como fonte de renda só aumenta no país, sendo que a empresa, que possuía há um ano cerca de 10 mil motoristas parceiros no Brasil (UBER NEWSROOM, 2016), possui hoje cerca de 50 mil motoristas

parceiros (ESTADÃO CONTEÚDO, 2016). A crise e a facilidade de cadastro para trabalhar como motorista da empresa são algumas das justificativas da expansão dessa forma de trabalho. (ARAÚJO, 2017).

Inexiste no país uma regulação no âmbito nacional das atividades desempenhadas por esses motoristas, que correm o risco de, repentinamente, terem seu meio de trabalho declarado ilegal, em face dos embates judiciais com a classe dos taxistas, cuja atividade é regulada por lei própria. Existem projetos em tramitação que, por exemplo, concedem aos taxistas a exclusividade do transporte individual de passageiros, o que poderia culminar na extinção do ramo de trabalho da Uber (SOUZA, 2017).

No tocante à legislação trabalhista, inexistem instrumentos claros para definir as proteções legais do trabalho dos motoristas por aplicativo, havendo, portanto, a possibilidade de reconhecimento do vínculo de emprego, a depender do caso e do entendimento do judiciário (MARTINS; CARVALHO; ALMEIDA, 2016). Essa situação de vulnerabilidade permite que esses motoristas permaneçam em uma forma de trabalho incerta e tendente a precarização, livre de regulações, o que pode ser observado nas primeiras discussões judiciais no país quanto à existência de vínculo de emprego entre motoristas por aplicativo e a empresa Uber.

A Justiça do Trabalho de Belo Horizonte, em apenas duas semanas, proferiu decisões contrárias acerca da existência ou não de vínculo empregatício nessa forma de trabalho. A primeira ação trabalhista (0011863-62.2016.5.03.0137), movida perante a 37ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte por um motorista da Uber, que pleiteava o reconhecimento do vínculo de emprego, foi julgada improcedente (MARTINES, 2017a), enquanto a segunda ação (0011359- 34.2016.5.03.0112), que tramitou perante a 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte, foi julgada procedente apenas duas semanas após a primeira decisão (MARTINES, 2017b).

Tal contrariedade reforça a questão da vulnerabilidade desses motoristas, cuja explicação pode residir na ineficácia dos meios de proteção dessa forma de trabalho, tendente a precarização.

Com a escassez do emprego nos moldes prescritos na Consolidação das Leis do Trabalho, a existência de uma nova forma de trabalho, prática e flexível, propiciada pela tecnologia, tornou-se uma grande força atrativa de mão de obra. Segundo Arun Sundararajan (2016), presencia-se o fim do emprego tradicional como já preconizado, no entanto, apresenta-se também a ascensão do capitalismo baseado no povo, isto é, uma nova forma de capitalismo, com uma nova forma de entender o emprego.

A existência de uma nova forma de organização do trabalho, contudo, não pode se justificar apenas no campo teórico. Faz-se necessário, portanto, ouvir os trabalhadores que já atuam nesse segmento no país para melhor compreender o fenômeno aludido por Sundararajan (2016), incluindo seus impactos no contexto socioeconômico.

Dessa forma, o objetivo do presente estudo consiste em analisar as necessidades e vulnerabilidades às quais os motoristas por aplicativos estão expostos, a fim de pautar a discussão acerca de políticas de regulação do setor, necessárias para evitar a precarização dessa forma de trabalho, levando-se em consideração a proteção dos direitos fundamentais desses trabalhadores e a efetivação do direito ao trabalho digno.

Por meio de uma abordagem qualitativa foram adotados, como métodos de procedimento, a pesquisa bibliográfica e o levantamento por meio da técnica de entrevista por pautas junto a motoristas por aplicativo da Cidade de São Paulo, local onde o serviço de motoristas do Uber se iniciou no país e já se encontra enraizado, devido ao avanço das discussões quanto à legalização do aplicativo na cidade, por meio de regulação municipal. Os dados coletados foram analisados por meio da técnica de análise de conteúdo e do método dedutivo, buscando-se, a partir das necessidades e vulnerabilidades apontadas pelos participantes, em conjunto com o conteúdo bibliográfico, apontar fundamentos para o desenvolvimento de políticas públicas adequadas para a proteção desses trabalhadores e para a harmonização dessa relação laboral.

Os impactos desse novo ramo de trabalho na sociedade brasileira, bem como quais medidas o Poder Público tem adotado para proteger os direitos fundamentais desses trabalhadores, constituem pontos de interesses dessa pesquisa. De fato, não se pode negar os impactos econômicos positivos decorrentes do fenômeno da “uberização”, inaugurado pela empresa Uber; da mesma forma, não se pode negar aos trabalhadores desse sistema direitos básicos, sob pena de violação dos primados relacionados ao trabalho digno, resguardado pela Constituição Federal.

Por fim, o presente trabalho encontra-se estruturado em cinco tópicos. O primeiro apresenta uma breve contextualização histórica do trabalho no sistema capitalista, buscando identificar o que move as alterações no trabalho que permitiram o surgimento da atividade laboral desenvolvida pela Uber. O segundo apresenta os resultados da coleta de dados por entrevista, visando identificar as temáticas mais relevantes da atividade laboral dos motoristas por aplicativo. O terceiro tópico contém a discussão dos resultados exibidos no tópico anterior. O quarto versa sobre as proteções jurídicas, discutindo a carência de direitos trabalhistas básicos dos motoristas por aplicativo, entendida como uma das principais

vulnerabilidades desses trabalhadores. E, finalmente, o quinto tópico aborda as políticas públicas do trabalho dos motoristas por aplicativo e examina se tais propostas atendem ou não as necessidades dos trabalhadores, à luz dos dados coletados.

CONCLUSÃO

Propôs a presente pesquisa a análise exploratória do setor dos motoristas por aplicativo, como enfoque específico na empresa Uber, pioneira no segmento. Buscou-se, por meio da realização de entrevistas com trabalhadores, identificar vulnerabilidades às quais os motoristas por aplicativos estariam expostos e, a partir desses dados, discutir as políticas públicas necessárias para a proteção do setor, com foco na efetivação das garantias fundamentais desses trabalhadores.

A análise do contexto histórico que impulsionou o surgimento dessa forma laboral permitiu compreender como o trabalho se ressignifica para se amoldar aos diferentes contextos econômicos e às formas de produção. As alterações advindas do fordismo e do toyotismo impactaram severamente na organização do trabalho, cada qual em sua época, reorganizando a estrutura da organização laboral.

Os fenômenos da globalização e das novas tecnologias da economia informacional também permitiram o surgimento de novas formas de trabalho, contribuindo, ainda, para o aumento do desemprego estrutural, com a ampliação da automação. Com a flexibilização, expandem-se os ataques à organização e às proteções laborais, resultando no aumento da informalidade e na precarização do trabalho.

Nas últimas décadas, a *sharing economy* surgiu com novas formas de organização econômica na sociedade do compartilhamento, produzindo também novas formas de trabalho. Nesse contexto, o trabalho dos motoristas por aplicativo da Uber é criado, desvirtuando os preceitos colaborativos e caminhando para uma nova Era de informalidade.

O discurso de novas formas de trabalho visando às necessidades da sociedade moderna parece novo, porém, as práticas são as mesmas do fordismo e do toyotismo, com enfoque no aumento da produtividade e na competitividade entre as empresas.

As novas modalidades laborais, como a adotada pela empresa Uber, nada possuem de colaborativas, resultando em flexibilização de direitos e expansão da informalidade. Têm-se, assim, a Era da *gig economy*, ou economia de bicos, potencializada pelo aumento do desemprego estrutural.

A Uber se aproveita desse contexto para disseminar sua nova forma de trabalho, totalmente voltada para o contexto da autonomia dos trabalhadores, embora se identifique apenas como intermediadora e sustente inexistir relação com os trabalhadores que se utilizam de sua plataforma.

Nesse cenário, a atividade dos motoristas por aplicativo constitui uma nova forma de

trabalho ainda desprotegida. Logo, a análise da necessidade de proteção desses trabalhadores, sob a ótica do Direito do Trabalho, teve por intenção identificar as vulnerabilidades desses trabalhadores, bem como quais medidas têm sido adotadas pelo Poder Público.

A pesquisa empírica compôs-se de entrevistas realizadas com motoristas na cidade de São Paulo, visando à compreensão do fenômeno estudado pela ótica do trabalhador. Por meio dos dados coletados, notaram-se diversos aspectos relacionados às motivações desses trabalhadores, à jornada de trabalho cumprida, à relação com a empresa Uber, aos benefícios e desvantagens da forma de trabalho, além das mudanças que entendem necessários.

A primeira questão se concentra no problema econômico enfrentado por esses trabalhadores, na medida em que a maioria deles adota a Uber como única fonte de renda, em decorrência do alto índice de desemprego no país. Nesse cenário, os motoristas da Uber somavam-se mais de 600 mil, demonstrando a quantidade massiva de trabalhadores do setor apenas em uma plataforma.

Observou-se que a questão da renda afeta demasiadamente os trabalhadores do setor, sendo alvo de suas reclamações a questão da prática de taxas elevadas e baixas tarifas adotadas pela empresa Uber. A necessidade de políticas de piso remuneratório para as tarifas e de um teto para as taxas cobradas se mostrou evidente, de modo a evitar a desvalorização e a exploração desses trabalhadores.

A questão da renda se reverbera ainda na segunda problemática, acerca da jornada laboral. Devido aos baixos rendimentos, os trabalhadores do setor adotam a prática de trabalharem por longas jornadas, tendo alguns participantes adotado o sistema de metas diárias a bater, para ter algum rendimento ante aos custos com o desempenho do trabalho (manutenção do carro, combustíveis, taxas da plataforma, entre outros).

O aumento da jornada laboral se torna um risco para o trabalhador que, devido à baixa remuneração, necessita trabalhar por muitas horas diariamente, colocando em risco sua saúde. Tem-se uma clara precarização do trabalho, que se agrava com a ausência de mecanismos para coibir excessos de jornada, podendo o motorista dirigir por quantas horas desejar sem pausas para o descanso.

Urge, assim, a criação de mecanismos de proteção contra longas jornadas dos motoristas por aplicativo no Brasil, com adoção de intervalos inter e intrajornadas para o descanso, em complemento com uma política de valorização do trabalho supramencionada. Mecanismos similares já foram adotados em países, como, por exemplo, nos Estados Unidos e no Reino Unido, que limitam na plataforma um determinado número de horas para trabalho contínuo, sem pausas.

O excesso de jornada somado a outras características da forma de trabalho resulta na terceira problemática, quanto à segurança desses trabalhadores. Riscos de assaltos, atendimento em locais e horários inseguros e desconhecimento da identidade e do destino dos passageiros contribuem para tornar a atividade perigosa.

A empresa Uber, reconhecendo essa problemática, adotou medidas de segurança para proteger esses trabalhadores. No entanto, faz-se necessária uma contínua implementação desses mecanismos, com a exigência de que outras plataformas do setor que funcionem da mesma forma também adotem tais práticas de segurança.

Ademais, a empresa Uber e similares utilizam sistemas de controle de qualidade em suas plataformas. Notadamente, no caso da empresa Uber, o sistema de avaliações é empregado para garantir um controle sobre as atitudes e forma de trabalho de seus motoristas, por meio de uma delegação por parte da empresa da função fiscalizatória aos próprios passageiros.

Além da questão da limitação de autonomia que esse sistema apresenta, na medida em que podem ser desligados da plataforma se não possuírem determinada média de avaliações, o sistema possui poucas formas de defesa dos trabalhadores contra as avaliações realizadas. As reclamações nesse sentido foram frequentes e, como há risco de desativação, torna-se necessária a ampliação do *feedback* da empresa, bem como a implementação do direito de defesa desses trabalhadores.

Outras formas de controle, como as taxas de aceitação, de cancelamento e o preço dinâmico estabelecem medidas para se garantir a oferta de motoristas aos passageiros. Criam-se, assim, formas de coordenação e controle dos trabalhadores, por meio de algoritmos empregados pela empresa, que resultam em uma limitação de sua autonomia plena.

Por fim, a falta de uma decisão definitiva acerca da natureza da relação laboral entre trabalhadores e empresa Uber contribui para o status de informalidade e para a precarização do setor. Até a promulgação da Lei nº 13.640/2018, que regulou o trabalho dos motoristas da Uber no país, tal questão era ainda mais grave.

A falta de uma indefinição resulta em uma judicialização da temática, tendo o Judiciário proferido entendimentos diversos sobre a matéria. Dentre os requisitos mais controversos para o estabelecimento da relação de emprego, como alegam os trabalhadores que judicializaram a questão, está o problema da subordinação.

O entendimento da subordinação nas novas formas de trabalho tecnológicas gera, de fato, muitas dúvidas. Pela análise realizada com embasamento nos temas e dados coletados, identificou-se a presença de diversas formas de coordenação e limitação da autonomia pela

empresa Uber, como no sistema de avaliação, taxa de aceitação, taxa de cancelamento, preço dinâmico e corridas direcionadas.

Entende-se, portanto, pela presença dos requisitos caracterizadores da relação de emprego entre a empresa Uber e os motoristas. Apesar de a relação ocorrer por intermédio de plataformas digitais, pelo algoritmo da empresa, a CLT equipara os meios telemáticos e informatizados aos meios pessoais e diretos de controle e supervisão do trabalho em seu artigo 6º, parágrafo único, estabelecendo-se, portanto, a presença da subordinação jurídica na relação.

Contudo, observa-se um dissenso na matéria que contribui para que esses trabalhadores continuem em estado de vulnerabilidade, com limitações de seus direitos trabalhistas. Assim, a necessidade de políticas para o setor mostrou-se ainda mais necessária.

De tal forma, foram analisadas as leis para o setor de motoristas por aplicativo em vigência, além das em trâmite perante o Poder Legislativo. A análise da única lei em vigor em âmbito federal, a Lei nº 13.640/2018, possibilitou verificar que não se resolveu a questão da natureza laboral, nem as vulnerabilidades apontadas pelos trabalhadores.

A Lei nº 13.640/2018 ainda complica a discussão da natureza laboral ao identificar os trabalhadores como contribuintes individuais, ou seja, entendendo serem eles autônomos. Como visto, no entanto, a existência das condições para o estabelecimento do vínculo, somadas ao entendimento diverso, não expresso pela Lei nº 13.640/2018, contribui para precarizar ainda mais essa relação laboral.

A análise do Decreto nº 56.981/2016, da cidade de São Paulo, possibilitou compreender como a Uber é regulada em âmbito municipal. O Decreto estabelece, por exemplo, um teto máximo para tarifas cobradas pelas empresas do setor, mas não um teto mínimo, demonstrando que a preocupação reside mais com os passageiros que utilizam as plataformas do que com os trabalhadores.

Quanto às políticas em trâmite perante o Poder Legislativo na Câmara dos Deputados, diversas reclamações dos trabalhadores são atendidas pelas propostas. Como exemplo, podem ser citadas: a regulação de taxas elevadas; questões de segurança (câmeras e medidas de detecção de perfis falsos); desconto do IPI; ampliação do direito de defesa contra o sistema de avaliações; além de outras inovações, como a questão do curso de reciclagem.

No entanto, conclui-se que nenhuma das medidas em andamento ou em trâmite sana de forma efetiva os problemas laborais dos motoristas por aplicativo, como a questão da natureza da relação laboral. Também foram identificadas políticas de valorização dos trabalhadores pela regulação das tarifas mínimas, nem de limitação de jornadas laborais

extensas.

Faz necessária uma política, em âmbito nacional, de caráter trabalhista, que abarque as principais questões laborais da Uber e similares, principalmente no que tange a natureza da relação laboral existente no meio. Como diretrizes, tal política deve levar em consideração a questão da valorização dos trabalhadores, com estabelecimento de um piso remuneratório para as taxas cobradas pelas empresas de transporte por aplicativo; a limitação das jornadas laborais extensas, que pode culminar em prejuízos para a saúde laboral, além de riscos para passageiros; a obrigação de mecanismos de segurança para proteção do trabalhador; mecanismos de defesa do trabalhador contra avaliações dos passageiros pela plataforma; além de outras proteções jurídicas que evitem a precarização do trabalho desempenhado por esses trabalhadores, decorrente de abusos por parte das empresas.

Por conseguinte, foram analisadas leis regulatórias de outros setores laborais, como taxistas, representante comercial autônomo, trabalhadores de salão de beleza, motoristas rodoviários, para se compreender como foram reguladas determinadas matérias e o quanto poderiam contribuir para o setor dos motoristas por aplicativo. Também se analisou o contrato intermitente, proveniente da reforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017).

A análise das leis regulatórias de cada setor permitiu compreender que a individualização das profissões, com estabelecimento de cenários de exceção à proteção máxima concedida pela CLT, pode precarizar a relação laboral. Tal fato se observa principalmente nos casos da Lei dos Salões Parceiros (Lei nº 13.352/2016) e dos Representantes Comerciais Autônomos (Lei nº 4.886/1965), cujas profissões se encontravam sob uma linha tênue entre empregados ou não, igualmente ocorre no caso dos motoristas por aplicativo.

A regulação como autônomo de uma profissão, cujo modelo laboral preenche os requisitos para a existência do vínculo, tende a limitar os direitos trabalhistas aos quais os trabalhadores teriam direitos. Trata-se de um processo claramente flexibilizatório, que atende a lógica do poder econômico, como se percebe ainda na Lei nº 13.467/2017, que cria o contrato de trabalho intermitente.

O processo flexibilizatório caminha na contramão das intenções do Direito do Trabalho, tendendo à remoção de proteções dos trabalhadores pelo capital, que culpa o trabalhador pela diminuição da competitividade das empresas. Prioriza-se, assim, a precarização do trabalho desses setores, ante a uma correta e adequada proteção, sob o viés da modernidade e da adequação aos novos tempos. Pela lógica adotada por essas leis, o próprio Direito do Trabalho perde sua razão de ser, partindo para regulações cada vez mais

particulares, sob a égide das necessidades do mercado e das empresas.

A empresa Uber sempre se identificou como uma empresa de tecnologia, buscando afastar qualquer relação com os motoristas que atuam em sua plataforma. No entanto, a empresa enverga medidas diversas para garantir que os trabalhadores permaneçam na plataforma e atuem conforme suas diretrizes.

A análise aprofundada do vínculo permitiu compreender que a Uber, afinal, não é uma mera empresa de tecnologia, mas, sim, uma empresa do setor de transportes, atuando junto aos seus motoristas para manter suas atividades e a provisão de lucro. Afinal, sem a Uber não tem motoristas, e sem motoristas não existe a empresa Uber.

A lógica que se impõe de categorizar esse setor como autônomo parte dos mesmos pressupostos flexibilizatório já discutidos. Assim, a flexibilização de leis e regulações tende mais a favorecer o poder econômico do que, de fato, os trabalhadores.

Sendo assim, caso o entendimento predominante caminhe para uma regulação específica, as diretrizes já mencionadas devem ser consideradas para uma devida proteção dos trabalhadores do setor. No entanto, não se considera viável a definição dos trabalhadores por aplicativo da Uber como autônomos, nem sua regulamentação por leis intermediárias, na medida em que há diversos indícios da existência do vínculo empregatício.

A empresa Uber desenvolveu um modelo de organização laboral flexível, que incentiva a autonomia dos trabalhadores, livrando-se das exigências protetivas. Tal modelo se expandiu para outras empresas e tende a se expandir para outras formas de trabalho, acentuando o fenômeno da uberização.

A forma desenvolvida pela Uber, no entanto, deturpa a condição do que é ser um empregado dos tempos atuais, substituindo os meios clássicos de subordinação por processos digitais, resultando em uma subordinação por algoritmos. Assim, mascara uma relação que seria claramente empregatícia com diversos artifícios, como, por exemplo, a delegação do controle de qualidade e supervisão aos passageiros e a coordenação, para o algoritmo.

A empresa ainda estabelece uma forma de labor totalmente voltada para a eliminação de tempos ociosos, ao empregar técnicas para gerenciamento da oferta e da demanda. A Uberização assume os contornos do fordismo e do toyotismo, porém, com características dos novos tempos, buscando maior eficiência no processo produtivo.

Por fim, conclui-se que, em observância aos princípios do Direito do Trabalho, e ao seu papel na sociedade, não pode o trabalhador de um setor tão precarizado e totalmente pautado pela lógica do mercado permanecer sem proteções. Os motoristas por aplicativo encontram-se em clara posição de vulnerabilidade ante as empresas do setor, que se utilizam

de todos os recursos para extrair dos trabalhadores o máximo, tendo o mínimo de responsabilidade.

Ao Direito do Trabalho cabe o dever de garantir a proteção efetiva dos motoristas por aplicativo, reconhecendo-os como protagonistas de uma relação de emprego e, assim, mitigar as vulnerabilidades às quais expostos, garantindo-lhes a efetivação de seus direitos fundamentais, sob a égide da Constituição Federal de 1988.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Victor Hugo de. Os impactos das novas tecnologias de informação e comunicação no direito e no processo do trabalho. **Pensar**, Fortaleza, v. 21, n. 2, p. 779-808, maio./ago. 2016.

ALT, Rainer; PUSCHMANN, Thomas. Sharing Economy, Business & Information Systems Engineering. **Bus Inf Syst Eng**, v. 58, n. 1, p. 93-99, fev. 2016. Disponível em: <<http://aisel.aisnet.org/cgi/viewcontent.cgi?article=1369&context=bise>>. Acesso em: 9 fev. 2017.

ARAÚJO, Glauco. Crise e cadastro mais fácil fazem crescer número de motoristas de Uber. **G1**, São Paulo, 29 jul. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/07/crise-e-cadastro-mais-facil-fazem-crescer-numero-de-motoristas-de-uber.html>>. Acesso em: 25 fev. 2017.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Tradução Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. Lisboa: Edições 70, 2009.

BERGEN, Mark. Uber Has Spent More Than \$1 Billion on Driverless Cars. **Bloomberg**, 11 abr. 2019. Disponível em: <<https://techcrunch.com/2019/04/11/uber-spent-457-million-on-self-driving-and-flying-car-rd-last-year/?tcpp=ECTW2019>>. Acesso em: 13 abr. 2019.

BOURDIEU, Pierre. **Contrafogos**: táticas para enfrentar a invasão neoliberal. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998.

BRASIL ECONÔMICO. Uber forçará motoristas a tirarem pausa depois de 12 horas no volante. **Economia IG**, 12 fev. 2018. Disponível em: <<https://economia.ig.com.br/empresas/2018-02-12/uber-pausa-motoristas.html1>>. Acesso em: 15 mar. 2019.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei Complementar nº 488 de 2018. Altera a Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003, para determinar que o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) incidente sobre transporte remunerado privado individual de passageiros, bem como sobre os serviços de agenciamento e de intermediação eletrônica a ele relacionados, será devido ao Município do local de embarque do passageiro. 2018f. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1648191&filename=PLP+488/2018>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei Complementar nº 516 de 2018. Altera a Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003, para determinar que o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) incidente sobre serviços de intermediação eletrônica de transporte remunerado privado individual de passageiros seja devido ao Município do local do registro do veículo do transportador. 2018g. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1665232&filename=PLP+516/2018>. Acesso em: 08 abr. 2019.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei Complementar nº 521 de 2018. Institui a Nota Fiscal de Serviços Eletrônica (NFS-e) e altera a Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003, para dispor sobre a incidência do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) sobre serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros previamente contratado por intermédio de aplicativos. 2018h Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1668767&filena me=PLP+521/2018>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 1.355 de 2019. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para prever a necessidade de justificativa das sanções impostas pelos aplicativos de transporte privado de passageiros aos seus motoristas e usuários. 2019a. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1717859&filena me=PL+1355/2019>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 1.572 de 2019. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para prever a necessidade de mecanismos que detectem perfis falsos nos aplicativos de transporte privado, com o objetivo de proteger passageiros e motoristas da ocorrência de sinistros. 2019b. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1720556&filena me=PL+1572/2019>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 10.341 de 2018. Institui isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados-IPi na aquisição de automóveis por motoristas que prestem serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros. 2018i. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1665407&filena me=PL+10341/2018>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 10.551 de 2018. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para possibilitar a realização de curso preventivo de reciclagem por todos os condutores que exercem atividade remunerada em veículo. 2018e. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=B591DAA41D8A6CC23DC25D1F4EAD832F.proposicoesWebExterno2?codteor=1678323&filename=Avul so+-PL+10551/2018>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 448 de 2019. Regulamenta limite máximo de comissão cobrada pelas empresas de transporte remunerado privado individual. 2019c. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1707973&filena me=PL+448/2019>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 9.703 de 2018. Torna obrigatória a instalação de câmeras em veículos particulares que exerçam função remunerada via aplicativos de transporte. 2018d. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/sileg/integras/1645567.pdf>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 5 out. 1988. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 20 out. 2017.

BRASIL. Decreto-Lei nº 5.452, de 01 de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 09 ago. 1943. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del5452.htm>. Acesso em: 15 abr. 2019.

_____. Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 9 ago. 1943. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm>. Acesso em: 18 nov. 2017.

_____. Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei no 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 29 ago. 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/L12468.htm>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 03 mar. 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. Lei nº 13.352, de 27 de outubro de 2016. Altera a Lei no 12.592, de 18 de janeiro 2012, para dispor sobre o contrato de parceria entre os profissionais que exercem as atividades de Cabeleireiro, Barbeiro, Esteticista, Manicure, Pedicure, Depilador e Maquiador e pessoas jurídicas registradas como salão de beleza. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 28 out. 2016. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/L13352.htm>. Acesso em: 13 out. 2017.

_____. Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nos 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 14 jul. 2017b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/L13467.htm>. Acesso em: 21 abr. 2018.

_____. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 27 mar. 2018. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm>. Acesso em: 30 abr. 2018.

BRASIL. Lei nº 4.886, de 09 de dezembro de 1965. Regula as atividades dos representantes comerciais autônomos. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 dez. 2018. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4886.htm>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 25 jul.

1991. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8213cons.htm>. Acesso em: 25 mai. 2018.

_____. Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. **Decisão que declarou a inexistência de vínculo entre motorista e empresa Uber.** Recurso ordinário, nº 1001574-25.2016.5.02.0026. Rodrigo Tadeu de Souza da Silva e Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Relatora: Sueli Tomé da Ponte. 29 de out. de 2018a. Disponível em: <<https://pje.trtsp.jus.br/segundograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=17092920523761800000021307183>>. Acesso em: 12 nov. 2018.

_____. Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. **Decisão que declarou a inexistência de vínculo entre motorista e empresa Uber.** Recurso ordinário, nº 1000123-89.2017.5.02.0038. Marcio Vieira Jacob e Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Desembargadora: Beatriz de Lima Pereira. 29 de out. de 2018b. Disponível em: <<https://pje.trtsp.jus.br/segundograu/VisualizaDocumento/Autenticado/documentoHTMLProt egido.seam?idBin=a48db878d56f39e08625b59b3428d60fb9f834e3c359499aa3d38e99544c4d fb024ed4fbd9f8e8d7e039c56d687708af235b249582ce70ad434659d1ed479a42>>. Acesso em: 12 nov. 2018

_____. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. **Decisão que declarou a existência de vínculo entre manicure e salão de beleza.** Recurso Ordinário. nº 0001315-96.2014.5.03.0185. Sabrina Natalia Fada e Conceito LM Studio de Beleza Ltda. Relator: Desembargador Luiz Otávio Linhares Renault. 12 de set. de 2014. Disponível em: <<http://as1.trt3.jus.br/bd-trt3/bitstream/handle/11103/21228/EMENT%C3%81RIO%20DE%20JURISPRUD%C3%8A NCIA%20n.%2016%20-%201%C2%AA%20quinset2014.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 16 out. 2017.

_____. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. **Decisão que declarou a existência de vínculo entre motorista e empresa Uber.** Reclamação trabalhista, nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Rodrigo Leonardo Silva Ferreira e Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Juiz do Trabalho: Márcio Toledo Gonçalves. 13 de fev. de 2017a. Disponível em: <<https://pje.trt3.jus.br/primeirograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=1701311427543900000038127039>>. Acesso em: 16 out. 2017.

_____. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. **Decisão que entendeu não ser aplicável contratação intermitente para atividades rotineiras e contínuas dentro de uma empresa.** Recurso ordinário, nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Marcos Teixeira Olegário e Magazine Luiza S/A. Desembargador: José Eduardo de Resende Chaves Júnior. 29 de out. de 2018j. Disponível em: <<https://pje.trt3.jus.br/segundograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18100517105784600000031616012>>. Acesso em:

BUCCI, Maria Paula Dallari. **Fundamentos para uma teoria jurídica das políticas públicas.** São Paulo: Saraiva, 2008.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CASAGRANDE, Cássio Luís; OITAVEN, Juliana Carreiro Corbal. **Empresas de Transporte, plataformas digitais e a relação de emprego:** um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos. Brasília: Ministério Público do Trabalho, 2018. Disponível em: <http://portal.mpt.mp.br/wps/wcm/connect/portal_mpt/28b6094a-8739-4063-

aa54-4cde3298c3c9/CONAFRET_WEB.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE.Z18_395C1BO0K89D40AM2L613R2000-28b6094a-8739-4063-aa54-4cde3298c3c9-myvZDdC>. Acesso em 30 jan. 2019.

CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do Trabalho**. 10. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Método, 2014.

CASTELLS, Manuel. **The Informational Economy and the New International Division of Labor**. In: CARNOY, Martin; CASTELLS, Manuel; COHEN, Stephen S.; CARDOSO, Fernando Henrique. *The New global economy in the information age: reflections on our changing world*. Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press, 1993

CDC - Centers for Disease Control and Prevention. **Drowsy Driving: Asleep at the Wheel**. 5 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.cdc.gov/Features/dsDrowsyDriving/index.html>>. Acesso em: 16 set. 2016.

CHAUÍ, Marilena. Introdução. In: LAFARGUE, Paul. **O direito à preguiça**. 2. ed. São Paulo: Unesp, 1999.

CHEN, Liyan. At \$68 Billion Valuation, Uber Will Be Bigger Than GM, Ford, and Honda. **Forbes**, Jersey City, 4 dez. 2015. Disponível em: <<http://www.forbes.com/sites/liyanchen/2015/12/04/at-68-billion-valuation-Uber-will-bebigger-than-gm-ford-and-honda/#4329a4075858>>. Acesso em: 12 fev. 2017.

CHOKKATTU, Julian; CROOK, Jordan. A brief history of Uber. **Techcrunch**, 14 ago. 2014. Disponível em: <<http://techcrunch.com/gallery/a-brief-history-of-Uber>>. Acesso em: 4 nov. 2015.

COSTA, Daiane. Só setor de transporte gera empregos, graças a aplicativos de mobilidade. **O Globo**, 29 mar. 2019. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/so-setor-de-transporte-gera-empregos-gracas-aplicativos-de-mobilidade-23559423>>. Acesso em: 29 mar. 2019.

COUTINHO, Diogo Rosenthal. O direito nas políticas públicas. In: Eduardo Marques, Carlos Aurélio Pimenta de Faria (Org.). **A política pública como um campo multidisciplinar**. São Paulo: Unesp; Rio de Janeiro: Fiocruz, 2013.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 6. ed. São Paulo: LTr, 2007a.

_____. Direitos fundamentais na relação de trabalho. **Revista de Direitos e Garantias Fundamentais**, n. 2, 2007b. Disponível em: <<http://www.fdv.br/publicacoes/periodicos/revistadireitosegarantiasfundamentais/n2/1.pdf>>. Acesso em: 7 maio 2016.

_____. **Capitalismo, trabalho e emprego**: entre o paradigma da destruição e os caminhos de reconstrução. 2. ed. São Paulo: LTr, 2015.

ECONOMIST. Free exchange: A fare shake. **The Economist**, 14 maio 2016. Disponível em: <<https://www.economist.com/finance-and-economics/2016/05/14/a-fare-shake>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

ESTADÃO CONTEÚDO. Uber cresce 10 vezes e já tem 50 mil motoristas no Brasil. **Zero Hora**, 18 out. 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: 25 fev. 2017.

LAVADO, Thiago. Uber muda forma de cobrança e motoristas ameaçam greve. **EXAME**, 29 jun. 2018. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/blog/primeiro-lugar/uber-muda-forma-de-cobranca-e-motoristas-ameacam-greve/>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

FELICIANO, Guilherme Guimarães; FREITAS, Marco Antônio de; TREVISIO, Marco Aurélio Marsiglia. (Coord.). **Reforma Trabalhista – Enunciados Aprovados**: 2ª Jornada de Direito Material e Processual do Trabalho (2017). Brasília: Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho (Anamatra), 2018.

FOLHA. Uber obriga motorista britânico a fazer pausa após 10 horas de atividade. **Folha de S. Paulo**, 16 jan. 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/01/1950831-uber-obriga-motorista-britanico-a-fazer-pausa-apos-10-horas-de-atividade.shtml>>. Acesso em: 10 abr. 2019.

G1. Uso da tecnologia ajuda a diminuir assaltos a taxistas em Juiz de Fora. **Jornal Nacional**, 05 maio 2018. Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2018/05/uso-da-tecnologia-ajuda-diminuir-assaltos-taxistas-em-juiz-de-fora.html>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. Vídeo flagra taxistas agredindo motorista de Uber em Copacabana. **G1**, Rio de Janeiro, 11 nov. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/11/video-flagra-taxistas-agredindo-motorista-de-uber-em-copacabana.html>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

GEWANDSZNAJDER, Fernando. **O que é o Método Científico**. São Paulo: Pioneira, 1989.

GLAMOUR. Motorista de Uber bate carro por cansaço e texto de passageiro viraliza nas redes. **Glamour**, Rio de Janeiro, 12 set. 2016. Disponível em: <<https://revistaglamour.globo.com/Lifestyle/Must-Share/noticia/2016/09/motorista-de-uber-bate-carro-por-cansaco-e-texto-de-passageiro-viraliza-nas-redes.html>>. Acesso em: 02 mar. 2018.

GORENDER, Jacob. Globalização, tecnologia e relações de trabalho. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 11, n. 29, 1997, p. 311-361. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/8986/10538>>. Acesso em: 25 fev. 2017.

GRISWOLD, Alison. Uber is beginning to warn drivers about “long trips” likely to last over an hour. **Quartz**, [S.l.], 15 ago. 2017. Disponível em: <<https://qz.com/1053152/uber-is-beginning-to-warn-drivers-about-long-trips-likely-to-last-over-an-hour>>. Acesso em: 24 out. 2017.

GUERRA, Elaine Linhares de Assis. **Manual de pesquisa qualitativa**. Belo Horizonte:

Grupo Anima Educação, 2014. Disponível em: <http://disciplinas.nucleoead.com.br/pdf/anima_tcc/gerais/manuais/manual_quali.pdf>. Acesso em: 18 fev. 2017.

HALL, Jonathan; KENDRICK, Cory; NOSKO, Chris. **The effects of Uber's surge pricing: a case study**. 2015. Disponível em: <http://economicsforlife.ca/wp-content/uploads/2015/10/effects_of_ubers_surge_pricing.pdf>. Acesso em: 13 dez. 2018.

HERNANDÉZ, Roberto S.; LUCIO, María P. B.; COLLADO, Carlos F. **Metodologia de pesquisa**. 5. ed. Porto Alegre: Penso, 2013.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNAD Contínua. **Distribuição de pessoas desocupadas por idade**, 4º trimestre 2018. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/sociais/trabalho/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?edicao=23841&t=destaques>>. Acesso em: 12 mar. 2019.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNAD Contínua. **Séries históricas, Taxa de desocupação**. 2012-2019. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?edicao=23841&t=series-historicas>>. Acesso em: 12 mar. 2019.

LAKATOS, Eva M; MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

LEAL, Ubiratan. Greve expõe fragilidade trabalhista de motoristas do Uber. **Outra cidade**, São Paulo, 28 mar. 2016. Disponível em: <<http://outracidade.com.br/greve-expoe-fragilidadetrabalhista-de-motoristas-do-Uber/>>. Acesso em: 12 fev. 2017.

LÉVY, Pierre. **Cibercultura**. São Paulo: Editora 34, 1999.

MACAULAY, Tom; MERCER, Christina. Which companies are making driverless cars? **Techworld**, 12 mar. 2019. Disponível em: <<https://www.techworld.com/picture-gallery/data/companies-working-on-driverless-cars-3641537/>>. Acesso em: 10 abr. 2019.

MAEDA, Patrícia. **A Era dos zero direitos: trabalho decente, terceirização e contrato zero-hora**. São Paulo: LTr, 2017.

MAIOR, Jorge Luiz Souto. **Curso de direito do trabalho: a relação de emprego**. São Paulo: LTr, 2008. v. II.

_____. **Curso de direito do trabalho: teoria geral do direito do trabalho**. São Paulo: LTr, 2011. v. I.

MARTINES, Fernando. Juiz decide que motorista de Uber não tem relação de emprego. **Conjur**, São Paulo, 2 fev. 2017a. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2017-fev-02/juiz-decide-motorista-uber-nao-relacao-emprego>>. Acesso em: 15 fev. 2017.

MARTINES, Fernando. Juiz reconhece vínculo de emprego com Uber e cunha termo “uberismo”. **Conjur**, São Paulo, 14 fev. 2017b. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2017-fev-14/juiz-reconhece-vinculo-emprego-uber-cunha-termo-uberismo>>. Acesso em: 15 fev. 2017.

MARTINS, Murilo; CARVALHO, Fabiano; ALMEIDA, Victor Hugo de. Abordagem jurídica do uber: a (des)caracterização de sua natureza trabalhista no contexto jurídico pátrio. In: Oliveira, Sheila Fernandes Pimenta e et al. (Orgs.). **Percursos acadêmicos e comunidade: interlocuções de saberes**. Franca: Uni-FACEF, 2016.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política**. 2. ed. São Paulo: Nova cultura, 1985.

MELLO, Kathia; DANTAS, Carolina. Uber X Táxi. **G1**, São Paulo, 17 jun. 2015. Disponível em: <<http://especiais.g1.globo.com/sao-paulo/2015/Uber-x-taxi/>>. Acesso em: 7 fev. 2017.

NAVARRO, Vera Lúcia. Trabalho, saúde e tempo livre sob os domínios do capital. In: PADILHA, Valquíria (Org.). **Dialética do lazer**. São Paulo: Cortez, 2006. p. 50-74.

OIT. Organização Internacional do Trabalho. **Trabalho decente**. 2019. Disponível em: <<https://www.ilo.org/brasil/temas/trabalho-decente/lang--pt/index.htm>>. Acesso em: 11 abr. 2019.

PARCEIROSBR. Apresenta informações acerca do funcionamento da empresa UBER. São Paulo, 2015. Disponível em: <<http://www.parceirosbr.com/>>. Acesso em: 8 maio 2017.

PASTORE, José. A morte do emprego. **O Jornal da Tarde**, [S.l], 15 set. 1994. Disponível em: <http://www.josepastore.com.br/artigos/em/em_004.htm>. Acesso em: 02 abr. 2019.

_____. O futuro do emprego. **O Jornal da Tarde**, [S.l], 20 dez. 1995. Disponível em: <http://www.josepastore.com.br/artigos/em/em_001.htm>. 02 abr. 2019.

PERAZZOLO, Nathalia R. Nota de Esclarecimento - Tabela de Táxi. **Prefeitura de São Paulo**, São Paulo, 08 jan. 2015. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=188206>>. Acesso em: 12 mar. 2018.

QUEIROZ, Rafael Mafei Rabelo; FEFERBAUM, Marina. **Metodologia jurídica: um roteiro prático para trabalhos de conclusão de curso**. São Paulo: Saraiva, 2012.

RIBEIRO, Gabriel Francisco. Como assim? App da Uber vai "prever crimes" e bloquear viagens de risco. **UOL Tecnologia**, [S.l], 10 abr. 2018b. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/tecnologia/noticias/redacao/2018/04/10/como-assim-app-da-uber-vai-prever-crimes-e-bloquear-viagens-de-risco.htm>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. Mais segurança! Uber libera novos recursos contra crimes para motoristas. **UOL Tecnologia**, [S.l], 10 out 2018a. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/tecnologia/noticias/redacao/2018/10/10/mais-seguranca-uber-libera-novos-recursos-contra-crimes-para-motoristas.htm>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

RIFKIN, Jeremy. **Sociedade com custo marginal zero**. São Paulo: M. Books do Brasil,

2016.

RODAS, João Grandino. A Uber, minimamente regulamentado, favorece a livre concorrência. **Revista Consultor Jurídico**, São Paulo, 15 out. 2015. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2015out-15/olhar-economico-uber-minimamente-regulamentado-favorece-livre-concorrencia>>. Acesso em: 28 jan. 2017.

SÃO PAULO. Decreto nº 56.489, de 08 de outubro de 2015. Institui a Categoria Táxi Preto no sistema de transporte individual remunerado de passageiros, autoriza a emissão de novos alvarás de estacionamento e regulamenta a sua transferência. **Secretaria do Governo Municipal**, São Paulo, 08 out. 2015. Disponível em: <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=09102015D%20564890000>. Acesso em: 02 ago. 2016.

SÃO PAULO. Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016. Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor. **Secretaria do Governo Municipal**, São Paulo, 10 maio 2016. Disponível em: <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=11052016D%20569810000>. Acesso em: 11 jun. 2017.

SILVA, Homero Batista Mateus. **Curso de Direito do Trabalho aplicado**: parte geral. 3. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015. v. 1.

_____. **Curso De Direito Do Trabalho Aplicado**: livro das profissões regulamentadas. 3. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017. v. 4.

SILVERIA, Denise Tolfo; GERHARDT, Tatiana Engel. **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: UFRGS, 2009.

SMITH, Chris. Uber wants to 'get rid of the dude in the car' with driverless taxi service. **Techradar**, 28 maio 2014. Disponível em: <<https://www.techradar.com/news/world-of-tech/uber-wants-to-get-rid-of-the-dude-in-the-car-with-driverless-taxi-service-1250870>>. Acesso em: 11 abr. 2019.

SOUZA, Murilo. Projeto dá exclusividade a taxistas no transporte individual de passageiros. **Câmara dos Deputados**, Brasília, 08 nov. 2016. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/518988-PROJETO-DA-EXCLUSIVIDADE-A-TAXISTAS-NO-TRANSPORTE-INDIVIDUAL-DE-PASSAGEIROS.html>>. Acesso em: 15 fev. 2017.

SUNDARARAJAN, Arun. **Peer-to-Peer Businesses and the Sharing (Collaborative) Economy**: Overview, Economic Effects and Regulatory Issues. Washington, 14 jun. 2014. Disponível em: <http://smallbusiness.house.gov/uploadedfiles/1-15-2014_revised_sundararajan_testimony.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2016.

_____. **The Sharing Economy**: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism. Cambridge: MIT Press, 2016.

SUPIOT, Alain. **Beyond Employment**: changes in work and the future of labour law in Europe. New York: Oxford University Press Inc., 2005.

SUPREMO Tribunal Federal. Questionada norma que transforma profissionais de estética em pessoas jurídicas. **Notícias STF**, Brasília, 02 dez. 2016. Disponível em: <<http://m.stf.jus.br/portal/noticia/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=331045>>. Acesso em: 20 out. 2017.

TAGIAROLI, Guilherme. Taxistas protestam contra concorrência desleal do aplicativo Uber no Brasil. **UOL Notícias Tecnologia**, São Paulo, 8 abr. 2015. Disponível em: <<http://tecnologia.uol.com.br/noticias/redacao/2015/04/08/taxistas-protestam-contraconcorrenca-desleal-do-aplicativo-uber.htm>>. Acesso em: 22 fev. 2017.

TESLA. All Tesla Cars Being Produced Now Have Full Self-Driving Hardware. **Tesla**, 19 out. 2016. Disponível em: <<https://www.tesla.com/BLOG/ALL-TESLA-CARS-BEING-PRODUCED-NOW-HAVE-FULL-SELF-DRIVING-HARDWARE?redirect=no>>. Acesso em: 10 abr. 2019.

TVJORNAL. Motorista de Uber perde controle de carro e derruba poste em Olinda. **TV Jornal**, Recife, 14 dez. 2017. Disponível em: <<https://tvjornal.ne10.uol.com.br/noticia/ultimas/2017/12/14/motorista-de-uber-perde-controle-de-carro-e-derruba-poste-em-olinda-36731.php>>. Acesso em: 12 mar. 2018.

UBER BLOG. **Clube 6 Estrelas Curitiba**: o exclusivo clube de vantagens dos melhores motoristas parceiros da Uber. [s.l.], 01 set. 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/curitiba/clube-6-estrelas-curitiba/>>. Acesso em: 20 mar. 2019.

_____. **Como funciona o cancelamento de uma viagem**. [s.l.], 2 set. 2017a. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-o-cancelamento-de-uma-viagem/>>. Acesso em: 20 mar. 2019.

_____. **Como funciona o preço dinâmico**. [s.l.], 05 abr. 2017d. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-o-preco-dinamico-uber>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

_____. **Como funciona o Uber VIP**. [s.l.], 30 jan. 2018d. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/saiba-como-funciona-uber-vip/>>. Acesso em: 20 mar. 2019.

_____. **Como funcionam as Taxas de Aceitação e Cancelamento**. [s.l.], 02 out. 2017c. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-taxa-aceitacao-cancelamento/>>. Acesso em: 20 mar. 2019.

_____. **Conheça o cronômetro de espera para suas viagens**. [s.l.], 31 ago. 2017b. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/conheca-cronometro-espera-para-viagens-uber/>>. Acesso em: 20 mar. 2019.

_____. **Descubra o Uber Juntos**: uma nova experiência em viagens compartilhadas com ganhos que compensam. [s.l.], 29 out. 2018g. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-o-uber-juntos-para-motoristas-parceiros/>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

UBER BLOG. **Destino Definido:** agora com hora marcada. [s.l.], 05 out. 2017e. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/destino-definido-agora-com-hora-marcada/>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

_____. **Dicas 5 estrelas:** conteúdos para ajudar você a melhorar sua avaliação. [s.l.], 26 mar. 2018c. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/dicas-5-estrelas-conteudos-para-ajudar-voce-a-melhorar-sua-avaliacao/>>. Acesso em: 20 mar. 2019.

_____. **Faça viagens pela Uber no caminho até seu destino.** [s.l.], 27 jun. 2017f. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/faca-viagens-pela-uber-caminho-ate-seu-destino/>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

_____. **Iniciativa nº 6:** Valores Extras. [s.l.], 24 set. 2018f. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/porto-alegre/iniciativa-6-extras/>>. Acesso em: 20 mar. 2019.

_____. **O que devo fazer para ficar de acordo com a regulamentação municipal de São Paulo?** [s.l.], 02 abr. 2019c. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/sao-paulo/o-que-devo-fazer-para-ficar-de-acordo-com-a-regulamentacao-municipal-de-sao-paulo/>>. Acesso em: 10 abr. 2019.

_____. **Perguntas e Respostas sobre o Preço Dinâmico.** [s.l.], 28 dez. 2015. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/aracaju/perguntas-e-respostas-sobre-o-preco-dinamico/>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

_____. **Próximo Destino – mais um item no seu carro:** informação. [s.l.], 17 set. 2018a. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/curitiba/proximo-destino-mais-um-item-no-seu-carro-informacao/>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

_____. **Seguro para passageiros e motoristas parceiros na plataforma da Uber no Brasil.** [s.l.], 11 jul. 2016. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/belo-horizonte/seguro-para-passageiros-e-motoristas-parceiros-na-plataforma-da-uber-no-brasil/>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

_____. **Veja como funciona e para que serve a avaliação da Uber.** [s.l.], 12 dez. 2018b. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/veja-como-funciona-e-para-que-serve-a-avaliacao-da-uber/>>. Acesso em: 20 mar. 2019.

UBER CONTATO. **Saiba como entrar em contato com a Uber.** [s.l.], 24 jul. 2017. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/saiba-como-entrar-em-contato-com-a-uber/>>. Acesso em: 13 abr. 2019.

UBER HELP. **Como crio uma conta Uber?** [s.l.], 2019a. Disponível em: <<https://help.uber.com/pt-BR/riders/article/como-crio-uma-conta-uber?nodeId=fdfc0273-f67e-4545-9885-f89d0ca0aacf>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. **O que é a tarifa dinâmica?** [s.l.], 2019b. Disponível em: <<https://help.uber.com/pt-BR/riders/article/o-que-e-a-tarifa-dinamica?nodeId=34212e8b-d69a-4d8a-a923-095d3075b487>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

UBER HELP. **Posso usar uma câmera de vídeo?** [s.l.], 2019c. Disponível em: <<https://help.uber.com/pt-BR/partners/article/posso-usar-uma-câmera-de-vídeo?nodeId=efaad152-cbb6-45fe-9d7d-911842d21c8b>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

UBER NEWSROOM. **Como o transporte individual privado por aplicativos tem sido regulamentado no Brasil.** [s.l.], 07 nov. 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/transporte-individual-privado-aplicativos-regulamentado-brasil/>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. **Fatos e dados sobre a Uber.** São Paulo, 14 jan. 2015. Disponível em: <<https://newsroom.uber.com/brazil/fatos-e-dados-sobre-a-uber/>>. Acesso em: 2 fev. 2017.

_____. **Fatos e dados sobre a Uber.** São Paulo, 31 jan. 2019. Disponível em: <<https://newsroom.uber.com/brazil/fatos-e-dados-sobre-a-uber/>>. Acesso em: 4 mar. 2019.

UBER PREÇOS. **Tarifas na cidade de São Paulo.** [s.l.], 2019. Disponível em: <<https://partners.uber.com/p3/payments/fares>>. Acesso em: 22 mar. de 2019

UBER. **Advanced Technologies Group.** [s.l.], 2019. Disponível em: <<https://www.uber.com/info/atg/>>. Acesso em: 10 abr. 2019.

_____. **Apresenta informações para motoristas parceiros.** [s.l.], 2016a. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt/drive/>>. Acesso em: 8 maio 2017.

_____. **Dirigir com a Uber tem suas vantagens.** [s.l.], 2018c. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/rewards/>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

_____. **Dirija com confiança.** [s.l.], 2018d. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/safety/>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

_____. **Driver Deactivation Policy.** [s.l.], 2016b. Disponível em : <<https://www.uber.com/legal/deactivation-policy/us-multi-lingual/en/>>. Acesso em: 13 maio 2017.

_____. **Dúvidas e Perguntas Frequentes - Soluções de Veículos.** [s.l.], 2018b. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/resources/duvidas-solucoes-aluguel-veiculos-uber/>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

_____. **Ganhos dos motoristas parceiros.** [s.l.], 2018a. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/resources/ganhos/>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

_____. **Pagamento de Viagens em Dinheiro.** [s.l.], 2017. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/resources/pagamentos-em-dinheiro/>>. Acesso em: 25 out. 2017.

_____. **Políticas e Regras.** [s.l.], 2018e. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/resources/regras/>>. Acesso em: 14 mar. 2019.

UBER. **Uber Pool**. Mais passageiros, mais viagens. [s.l.], 2018f. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/sao-paulo/resources/uberpool/>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

VALENTE, Fernanda. Indenização por dano moral lidera processos da Uber em São Paulo. **Consultor Jurídico**, São Paulo, 18 mar. 2019. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2019-mar-18/indenizacao-dano-moral-lidera-processos-uber-sao-paulo>>. Acesso em: 29 mar. 2019.

VERTES, Druce. 7 Ways Uber Can Step Up Its Game. **HuffPost**, 01 maio 2015. Disponível em: <https://www.huffpost.com/entry/7-ways-to-improve-uber_b_6416862>. Acesso em: 02 abr. 2019.

APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)



NOME DO PARTICIPANTE: _____

DATA DE NASCIMENTO: __/__/____. IDADE: ____

DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: _____ Nº _____ SEXO: M () F ()

ENDEREÇO: _____

BAIRRO: _____ CIDADE: _____ ESTADO: _____

CEP: _____ FONE: _____.

Eu, _____, declaro, para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da pesquisa: **“Políticas públicas de garantia do trabalho e o setor brasileiro dos motoristas por aplicativo: um estudo da Uber na cidade de São Paulo”**. O projeto de pesquisa será conduzido por **Murilo Martins, do Programa de Pós-Graduação em Direito da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da UNESP - Campus Franca**, orientado pelo **Prof. Dr. Victor Hugo de Almeida**, pertencente ao quadro docente da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais/UNESP/C.Franca. Estou ciente de que este material será utilizado para apresentação de: dissertação de mestrado, observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo procedimentos de sigilo e descrição. O trabalho, em síntese, tem o objetivo de analisar as necessidades e vulnerabilidades às quais os motoristas por aplicativos estão expostos, a fim de pautar a discussão acerca de políticas de regulação do setor. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos que serão utilizados, inclusive a gravação em áudio da entrevista, riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário.

São Paulo (SP), de _____ de _____.

Assinatura do participante

(assinatura)

Pesquisador Responsável Nome: Murilo Martins

Endereço: Rua José Maria de Oliveira Casaca, 216, Jardim Maria Cândida, CEP 15020-340, São José do Rio Preto (SP)

Tel: (16) 99238.0703

E-mail: murilomartins@outlook.com

(assinatura)

Orientador

Prof. Dr. Victor Hugo de Almeida

Endereço: Av. Eufrásia Monteiro Petrágia, 900, Jd. Dr. Antonio Petrágia, 14409-160, Franca (SP)

Tel: (16) 3706.8906

E-mail: victorhugo@franca.unesp.br

ANEXO A – PARECER CONSUBSTANCIADO DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

UNESP - FACULDADE DE
CIÊNCIAS HUMANAS E
SOCIAIS/CAMP. DE



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: POLÍTICAS PÚBLICAS DE GARANTIA DO TRABALHO E O SETOR BRASILEIRO DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO: UM ESTUDO DA UBER NA CIDADE DE SÃO PAULO

Pesquisador: MURILO MARTINS

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 65895917.1.0000.5408

Instituição Proponente: Faculdade de Ciências Humanas e Sociais- Unesp - Campus de Franca

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 2.051.488

Apresentação do Projeto:

Trata-se de projeto de pesquisa que envolverá entrevistas com motoristas de taxi, no sistema UBER, na cidade de São Paulo, por meio de uma abordagem qualitativa, almejando identificar as necessidades e as vulnerabilidades apontadas pelos participantes, que poderão subsidiar a implementação de políticas públicas para proteção dos trabalhadores.

Objetivo da Pesquisa:

- a. O projeto enumera cinco objetivos específicos:
- b. Analisar os aspectos contextuais do trabalho dos motoristas por aplicativos (ou motoristas-parceiros) e identificar as especificidades dessa forma de trabalho;
- c. Identificar as principais vulnerabilidades laborais às quais os motoristas por aplicativos estão sujeitos;
- d. Identificar as principais necessidades desses trabalhadores no plano laboral;
- e. Analisar as políticas públicas existentes ou em discussão, no plano nacional e internacional, relacionadas a essa forma de trabalho; e
- f. Propor, com base nos dados levantados junto aos motoristas participantes e nas políticas públicas existentes ou em discussão, medidas adequadas para a proteção desses trabalhadores e para a harmonização dessa relação laboral.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Os riscos são baixos, porquanto a serão convidados 30 motoristas, aos quais o pesquisador apresentará os objetivos da pesquisa, que poderá beneficiá-los, razão pela qual a colaboração será facilitada.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Trata-se de pesquisa bastante original, com recorte nas políticas trabalhistas para autônomos, que se submetem às atuais tecnologias de ponta.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

adequado.

Recomendações:

nenhuma

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Pela aprovação.

Considerações Finais a critério do CEP:

O colegiado aprova o parecer do relator.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSI CAS_DO_P ROJETO_883152.pdf	17/03/201 7 21:49:23		Aceito
Folha de Rosto	FolhaRostoMurilo.pdf	17/03/201 7 21:28:09	MURILO MARTINS	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLEMuriloMartins.pdf	16/03/201 7 16:27:41	MURILO MARTINS	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	ProjetoPesquisaMuriloMartins.pdf	16/03/201 7 16:27:33	MURILO MARTINS	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

FRANCA, 08 de Maio de 2017.

Assinado por:
Helen Barbosa Raiz Engler (Coordenador)