

Economia *gig* e a vida laboral digital: qual é o futuro da regulação normativa?

Gig economy and digital working life: what is the future of regulatory regulation?

André de Carvalho Ramos(1); *Daniela Bucci*(2)

1 Professor da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (USP; Largo São Francisco). Professor Titular e Coordenador do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* - Mestrado - da Unialfa. Livre-Docente e Doutor em Direito Internacional pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (USP). Procurador Regional da República. Foi Procurador Regional Eleitoral no Estado de São Paulo (2012-2016) e foi o primeiro Coordenador do Grupo Nacional Executivo da Função Eleitoral da Procuradoria-Geral Eleitoral.

E-mail: carvalhramos@usp.br | ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3157-8262>

2 Doutora e Mestre em Direitos Humanos pela Universidade de São Paulo; Professora Titular do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* (Mestrado e Doutorado) da Faculdade Autônoma de Direito (FADISP – Alfa Educação). Integrante do Programa de Pós-Doutorado da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo. Professora Titular de Direitos Humanos e Direito Constitucional da Universidade Municipal de São Caetano do Sul. Coordenadora do Observatório de Direitos Humanos da região do grande ABC. Bolsista FUNADESP.

E-mail: daniela.bucci.db@gmail.com | ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4276-4047>

Revista Brasileira de Direito, Passo Fundo, vol. 20, n. 1, e5034, janeiro-abril, 2024 - ISSN 2238-0604

[Recebido: 19 junho 2024; Aceito: 2 setembro 2024;

Publicado: 30 setembro 2024]

DOI: <https://doi.org/10.18256/2238-0604.2024.v20i1.5034>

Como citar este artigo / How to cite item: [clique aqui/click here!](#)

Resumo

O presente artigo analisa como o Estado (ou de associações de Estados em processos de integração) reage em relação à falta da proteção tradicional conferida aos trabalhadores pelo regime jurídico dos direitos humanos, no que diz respeito aos direitos trabalhistas, nos denominados “mercados laborais digitais” e se os “trabalhadores de aplicativos” devem ter seus direitos sociais protegidos de forma ampla. Nesta perspectiva, analisou-se a regulação futura da União Europeia e a regulação brasileira sobre o tema, neste caso, notadamente dos precedentes judiciais; buscou-se ainda traçar os parâmetros normativos internacionais sobre os direitos econômicos e sociais, inclusive aqueles identificados na Opinião Consultiva n. 27 da Corte Interamericana de Direitos Humanos e o conceito de *gig economy* e as novas dinâmicas das relações de emprego na era digital, destacando o fenômeno da uberização do trabalho. O método utilizado é empírico qualitativo por dedução.

Palavras-chave: Economia gig; Mercados laborais digitais; Direitos Econômicos e Sociais; Uberização do Trabalho.

Abstract

This article analyzes how the State (or associations of States in integration processes) reacts to the lack of traditional protection granted to workers by the legal regime of human rights with respect to labor rights in the so-called ‘digital labor markets’ and whether ‘app-based workers’ should have their social rights broadly protected. From this perspective, the future regulation of the European Union and Brazilian regulation on the subject were analyzed, notably judicial precedents in the latter case. Additionally, the international normative parameters on economic and social rights were outlined, including those identified in Advisory Opinion No. 27 of the Inter-American Court of Human Rights, and the concept of the gig economy and the new dynamics of employment relationships in the digital age were highlighted, emphasizing the phenomenon of the uberization of work. The method used is empirical qualitative by deduction.

Keywords: Gig Economy; Digital labor markets; Economic and Social Rights; Uberization of Work.

1 Introdução

O presente artigo busca responder a seguinte pergunta: qual é a reação do Estado (ou de associações de Estados em processos de integração) diante da ausência da proteção tradicional dada aos trabalhadores pelo regime jurídico dos direitos humanos, em especial pelos direitos trabalhistas, nos chamados “mercados laborais digitais”? Ou seja, a vida laboral digital dos chamados “trabalhadores de aplicativos” na economia de plataformas digitais (economia compartilhada, economia de “bicos” ou economia *gig*) deve ser protegida pelo arcabouço de direitos sociais em sentido amplo?

Para tanto, foi feita a comparação entre a regulação futura da União Europeia e a regulação brasileira daquilo que vai ser denominado aqui de “uberização da vida” na era digital (4ª Revolução Industrial), com forte ênfase, no segundo caso, na análise de precedentes judiciais.

Nesse sentido, no primeiro capítulo, será analisada a regulamentação internacional e nacional que tratam especificamente dos direitos econômicos e sociais, com o objetivo de buscar os parâmetros normativos mais importantes sobre o tema. Será estudada a Opinião Consultiva n. 27 da Corte Interamericana de Direitos Humanos, na parte em que explicita a visão da Corte sobre os direitos titularizados pelos “trabalhadores de aplicativos”.

No segundo capítulo, será exposto o contexto atual no qual se insere a temática, que vem a ser a 4ª Revolução Industrial e a conseqüente era digital, em um contexto de erosão dos direitos. Em seguida, tratar-se-á do conceito de *gig economy* e as novas dinâmicas das relações de emprego na era digital, com foco, notadamente, no fenômeno da uberização do trabalho, analisando aspectos positivos, tais como a flexibilidade, surgimento de novas profissões e a possibilidade de uma economia alternativa na era digital, bem como, os desafios enfrentados nessa nova realidade. Além de estudos sobre as relações sociais envolvidas nas relações “uberizadas”, será analisada a regulação da União Europeia sobre esses serviços de transporte por aplicativos.

Por fim, serão estudados importantes julgados sobre o tema, mostrando as divergências judiciais brasileiras. A posição da Corte Interamericana de Direitos Humanos será abordada, por servir de instrumento para o fortalecimento da gramática de direitos nas relações de trabalho da economia *gig*.

O método utilizado é empírico qualitativo por dedução, com base no estudo amplo das premissas adotadas na Europa a respeito do tema e da análise dos argumentos já indicados na jurisprudência das cortes nacionais, notadamente, dos tribunais especializados na área trabalhista e dos tribunais superiores brasileiros (Superior Tribunal de Justiça e Supremo Tribunal Federal), contrapondo-os com o estudo de teorias relevantes, a fim de buscar uma avaliação descritiva e crítica da realidade brasileira sobre a uberização das relações de trabalho no contexto da *Gig Economy* no âmbito digital.

2 Regulação dos direitos sociais e a Opinião Consultiva n. 27

O Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC), adotado sob os auspícios da Organização das Nações Unidas (ONU), é um dos principais instrumentos normativos internacionais que abrange os direitos econômicos e sociais.

Ensina André de Carvalho Ramos que o PIDESC “é considerado um marco por ter assegurado destaque aos direitos econômicos, sociais e culturais, vencendo a resistência de vários Estados e mesmo da doutrina, que viam os direitos sociais em sentido amplo como sendo meras recomendações ou exortações” (2024, p. 93). O PIDESC busca alcançar uma maior efetividade na proteção dos direitos sociais, prevendo medidas para garantir e efetivar dos direitos sociais e econômicos, assegurando o pleno exercício progressivamente desses direitos (Carvalho Ramos, 2024, p. 93).

No âmbito interamericano, o principal instrumento normativo que trata dos direitos econômicos e sociais é o Protocolo de San Salvador. Na linha do PIDESC, o Protocolo de San Salvador garante a proteção progressiva para o pleno exercício desses direitos, considerando o grau de desenvolvimento dos Estados e o máximo de recursos disponíveis¹ (art. 1º).

O Brasil ratificou os referidos tratados internacionais internalizando os seus dispositivos no ordenamento jurídico interno, estando assegurados os direitos sociais e econômicos². No entanto, os dispositivos normativos, como bem assinala Carvalho Ramos, “permite[m] ao Estado implementar os direitos sociais previstos no Protocolo [e no PIDESC] de maneira lenta e progressiva” (2024, p. 202).

Já no âmbito nacional, a Constituição Brasileira prevê no seu capítulo II, nos artigos 6º em diante, os direitos sociais. Foi a primeira vez que em que “os direitos sociais foram efetivamente positivados como autênticos direitos fundamentais” numa dimensão de “forte compromisso da Constituição e do Estado com a justiça social” preconizado já no Preâmbulo do texto constitucional, tendo como fundamento do Estado o princípio da dignidade da pessoa humana³ (Sarlet, 2014, p. 534).

Sarlet destaca a importância do princípio da dignidade da pessoa humana no texto constitucional brasileiro entendido como verdadeiro “fio condutor” dos

1 Artigo 1º do Protocolo de San Salvador: “Os Estados-Partes neste Protocolo Adicional à Convenção Americana sobre Direitos Humanos comprometem-se a adotar as medidas necessárias, tanto de ordem interna como por meio da cooperação entre os Estados, especialmente econômica e técnica, até o máximo dos recursos disponíveis e levando em conta seu grau de desenvolvimento, a fim de conseguir, progressivamente e de acordo com a legislação interna, a plena efetividade dos direitos reconhecidos neste Protocolo”.

2 O Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais foi promulgado internamente pelo Decreto n. 591, de 7 de julho de 1992. Já o Protocolo de San Salvador foi promulgado internamente pelo Decreto n. 3.321, de 30 de dezembro de 1999.

3 Para Sarlet, “pelo menos de acordo com o texto constitucional, já que na doutrina há divergência”, (Sarlet, 2014, p. 534).

direitos fundamentais, garantindo a “complementariedade” entre direitos individuais e sociais, já que “densificam parcelas do conteúdo e dimensões do princípio da dignidade humana, ainda que a ela não se reduzam” (2014, p. 534). Com relação à busca pela justiça social, destaca ainda o autor que “o compromisso com a realização dos direitos sociais – perpassa também os objetivos fundamentais da República, elencados pelo artigo 3º da CF, que estabelece com norte, dentre outros, a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, assim como a erradicação da pobreza e da marginalização, ademais da redução das desigualdades sociais” (*idem, ibidem*).

Nesse sentido, Silva assinala que até a Constituição de 1988, os “direitos sociais” confundiam-se com o “direito dos trabalhadores”, mas que os direitos sociais hoje têm nova conotação, ou seja, correspondem a direitos que têm a finalidade de “promover a igualdade”, notadamente no que diz respeito ao “acesso de bens e serviços essenciais”, tais como “educação, a saúde, o trabalho, a moradia, a alimentação, o transporte” dentre outros, uma vez que, para o autor, referidos direitos sofrem mais com as desigualdades, marca da sociedade brasileira (2021, p. 260).

Com relação especificamente ao trabalho, ele é reconhecido como uma “categoria-chave econômica e social central da sociedade”, visto como “núcleo central e o referencial simbólico da sociedade moderna” da denominada “sociedade do trabalho” (Coutinho, 2014, p. 551).

Nesse diapasão, o artigo 170 da Constituição Federal de 1988 estabelece a “valorização do trabalho humano e a livre iniciativa como fundamentos da ordem econômica, vinculando esta última à garantia de uma existência digna de todos, conformada aos ditames da justiça social” (Sarlet, 2014, p. 534).

Silva chama atenção que o artigo 170 - previsto no título VII do texto constitucional - “completa o núcleo do constitucionalismo social” estabelecendo “limites à liberdade econômica e à propriedade privada (urbana e rural) de forma a promover a igualdade, a justiça social e o desenvolvimento nacional” e já define *prima facie* os princípios gerais da ordem econômica⁴ (2021, p. 262; 222). Outro aspecto importante digno de nota é o reconhecimento da “garantia constitucional implícita” do princípio da vedação de retrocesso social⁵ (Sarlet, 2014, p. 543).

4 Conforme ensina Alexandre de Moraes, os quatro princípios da ordem econômica previstos no caput do artigo 170 permite “ampla possibilidade de intervir na economia, e não somente em situações absolutamente excepcionais”, agindo o Estado como “agente normativo e regulamentador, com finalidade de exercer as funções de fiscalização, incentivo e planejamento indicativo ao setor privado, sempre com fiel observância a os princípios constitucionais da ordem econômica [...], apesar de a Constituição brasileira ter consagrado uma “economia descentralizada, de mercado [...]” (2023, p. 947).

5 Ensina Sarlet que “Ao mesmo tempo, a proibição de medidas retrocessivas reconduz-se ao princípio da máxima eficácia e efetividade das normas definidoras de direitos e garantias fundamentais (art. 5º, § 1º, CF), assim como densifica o princípio da dignidade da pessoa humana, coibindo a afetação dos níveis de proteção já concretizados das normas de direitos sociais, sobretudo no que concerne às garantias mínimas de existência digna” (2014, p. 543).

Assim, o Brasil possui leis internas que garantem de um lado o direito ao desenvolvimento e à livre iniciativa, com fundamento na justiça social, inclusive destinando capítulo específico no texto constitucional sobre a ordem econômica, bem como, atribui, de outro lado, natureza constitucional também aos direitos sociais, garantindo o não retrocesso dos direitos sociais já concretizados, nos termos dos tratados internacionais ratificados e internalizados pelo Brasil.

No plano internacional, a Corte Interamericana de Direito Humanos (Corte IDH; intérprete autêntico da Convenção Americana sobre Direitos Humanos, tratado já ratificado e incorporado internamente) adotou a Opinião Consultiva n. 27 sobre a Liberdade Sindical com Perspectiva de Gênero (editada em 5-5-2021), na qual consta menção às novas tecnologias e ao “trabalhador de aplicativo”.

Para a Corte IDH, a regulamentação do trabalho no contexto das novas tecnologias deve ser realizada de acordo com os critérios de universalidade e inalienabilidade dos direitos trabalhistas, garantindo o *direito ao trabalho decente e digno*. Os Estados devem adotar medidas legislativas e outras, que protejam as pessoas e respondam aos desafios e às oportunidades geradas pela transformação digital do trabalho, incluindo o trabalho em plataformas digitais.

Entre as medidas que devem ser adotadas, citem-se: (a) o reconhecimento da relação de trabalho (se, na prática, forem empregados), pois deverão ter acesso aos direitos trabalhistas a que têm direito nos termos da legislação nacional; e, conseqüentemente, (b) o reconhecimento dos direitos à liberdade de associação, negociação coletiva e greve.

O Tribunal considerou que os direitos trabalhistas são universais e, portanto, se aplicam a todas as pessoas em todos os países, na medida em que as disposições das convenções trabalhistas assim o prevejam.

Conforme a análise de Carvalho Ramos da OC n.27, o maior desafio decorrente do trabalho em plataforma por meio de uso de aplicativos e do trabalho em massa, é a falta de reconhecimento do *status* de *empregado* desses trabalhadores. Essa falta de reconhecimento amesquinha benefícios trabalhistas dos trabalhadores, incluindo estabilidade no emprego, salário mínimo e acesso a condições de trabalho decentes, dificultando o exercício de seus direitos sindicais. Foi destacada pela Corte IDH a importância do *diálogo tripartite* (entre Estado, empregadores e empregados) que resulte em políticas públicas e a legislação trabalhista voltadas a relações profissionais estáveis e sólidas entre empregadores e trabalhadores, dentro do quadro de respeito e garantia dos direitos humanos (Carvalho Ramos, 2023, p. 531).

Esse precedente da Corte, embora não vinculante, compõe a “coisa julgada interpretada” do corpo jurídico interamericano de direitos humanos, o que deveria ser levado em consideração pelo Supremo Tribunal Federal e demais juízos brasileiros.

3 A globalização da 4ª Revolução Industrial e a erosão de direitos

No final do século XX, a queda do Muro de Berlim e os novos mercados abertos pela globalização estimularam a reflexão sobre uma nova oportunidade, nesse caldo de cultura da diversidade, para um esforço de recodificação do direito em linha com a busca de menor intervenção do estado e maior liberdade aos agentes econômicos.

Contudo, a crise econômica de 2008 gerou questionamentos sobre o futuro da desregulamentação e da liberdade dos agentes econômicos face ao crescimento (e não à diminuição) das desigualdades sociais e à renovação da discussão sobre o papel do Estado na implementação de direitos e na regulação da atuação dos agentes econômicos privados.

Antes de 2008, as disputas entre estados para atrair investimentos hipermóveis (por meio da desregulamentação, inclusive no campo tributário) levaram à perda da capacidade de intervenção e financiamento de políticas públicas. José Eduardo Faria, em 1999, quase dez anos antes da crise, alertava para a substituição da *política pelo mercado*, pois a globalização econômica impulsionava a fragmentação das atividades produtivas em diferentes estados, debilitando o poder de fiscalização governamental, que passam a abrir mão do processo decisório para melhor atrair capitais estrangeiros cada vez mais voláteis (Faria, 1999, p. 6).

A crise econômica de 2008 é um marco no questionamento dos efeitos positivos da globalização. Tendo como início uma crise financeira no setor de financiamento imobiliário nos Estados Unidos, logo atingiu grandes corporações bancárias de atuação mundial e tornou-se uma crise global (Arner, 2009, p. 91).

Para Bresser-Pereira, a contínua perda da capacidade do estado de redistribuir riqueza por políticas públicas gerou alta concentração de renda, resultando na impossibilidade de se manter o crescimento da demanda sem financiamentos irrealistas nas últimas décadas. Tais empréstimos foram concedidos sem controle efetivo por anos em vários estados desenvolvidos, em especial nos Estados Unidos, graças à desregulamentação e a diminuição do papel de fiscalização estatal (Bresser-Pereira, 2010, p. 53-54).

Quando os tomadores de empréstimos deixaram de honrar seus compromissos, emergiu a crise financeira, exigindo paradoxalmente o chamamento do estado para investir na economia, inclusive impedindo, graças a empréstimos estatais, a falência de várias corporações privadas (Arner, 2009, p. 116).

O custo social desse salvamento de grandes corporações foi intenso, ocasionando crises fiscais em vários estados, corte de gastos públicos e diminuição da demanda, em um círculo vicioso de recessão e estagnação. Conclui Bresser-Pereira salientando que essa é a crise econômica mais severa enfrentada pelas economias capitalistas desde a Grande Depressão de 1929, provocando imensa crise social e desemprego no mundo (Bresser-Pereira, 2010, p. 53-54).

Com isso, a exclusão social cresceu em demasia no capitalismo do século XXI e a desigualdade passou a ser problema central das sociedades contemporâneas, resultando em insatisfação com o estado e com os efeitos nocivos da globalização, como as inovações tecnológicas que geram perdas de emprego e a necessidade de aceitação de menor proteção trabalhista.

Milanovic mostrou que os novos fluxos de bens, serviços (especialmente os financeiros) e pessoas acarretaram aumento geral da desigualdade no mundo. A globalização gerou novas correlações de interdependência entre os estados, com a transferência de parte importante da base fabril mundial para a Ásia e a transformação de determinadas economias, como a brasileira, em fornecedoras de matérias-primas ou em controladoras do sistema financeiro e de serviços de alto valor agregado (como os Estados Unidos, que ainda detém a emissão nacional de moeda de livre curso internacional).

Sua conclusão é que a desigualdade entre os estados tem gerado, no conjunto, o aumento da desigualdade social no mundo. Os beneficiados pela globalização (os pertencentes ao 1% mais rico, chamados “plutocratas globais”) aproveitam-se da economia globalizada graças às oportunidades de atuação em diversos países, que permitem, por exemplo, que franceses ou espanhóis especulem com a dívida pública da Argentina ou bilionários russos transfiram riqueza para o Reino Unido (auxiliando o setor financeiro britânico). A conclusão do autor é direta: os ganhos da globalização, caso esta continue, nunca serão distribuídos de modo igualitário (Milanovic, 2016, p. 41; 239).

No Brasil, em sua plena inserção na globalização e em vigor o regime democrático, as desigualdades são resilientes: em média, entre 2006 e 2012, o 1% mais rico do Brasil apropriou-se de aproximadamente 25% da renda total brasileira, sendo que o 0,1% mais rico ficou com 11% (Medeiros *et al.*, 2015, p. 28).

O cenário de exclusão pela globalização demonstra a importância do estudo de uma faceta importante desse cenário, que vem a ser a economia de plataforma e o papel da promoção de direitos humanos dos envolvidos.

4 Economia *gig* na era digital: os mercados digitais laborais

Na última década, o uso de novas tecnologias da informação e comunicação gerou relações de trabalho descentralizadas, de período integral ou não, mas sob demanda. Esse fenômeno tem sido caracterizado como a *economia gig* (economia do “bico”, ou seja, de empregos não formais e, em geral, temporários), e essas relações de trabalho específicas como “uberização da vida”, transformando o nome de uma empresa específica (Uber) no substantivo comum que abarca arranjos similares de tal tipo de trabalho (Pires; Pinto, 2020, p. 237).

Em sentido amplo, Janadari e Preena definem a “*economia gig*” como sendo a forma de trabalho em que posições temporárias de uma organização são preenchidas

por meio da contratação de trabalhadores independentes (na visão do contratante, claro). Os autores anotam que tais postos de trabalho estão disponíveis em abundância e frequentemente são de curta duração. Além disso, qualquer pessoa que faça algo além de seu emprego principal também se enquadra nesse contexto, sendo conhecido como trabalhos paralelos (Janadari; Preena, 2020, p. 1).

Na economia *gig*, os mercados de trabalho sofrem transformação disruptiva^{6,7} em meio à revolução digital. O tradicional emprego tem sido substituído por empregos temporários, intermediado por plataformas digitais (Kässi; Lehdonvirta, 2018). Por isso, o termo “*gig*” retrata o trabalho como sendo um “bico” e não um trabalho formalizado da economia tradicional.

Para Vaclavik *et al.*, esse termo (economia *gig*) consolidou-se para retratar arranjos de trabalho pouco estruturados, mediados por plataformas de internet, para a execução imediata de tarefas sob a demanda on-line dos requisitantes de determinado serviço. Esses arranjos formam mercados laborais digitais (MLDs) que são compostos, graças ao intermédio de plataformas digitais (os aplicativos de internet), por consumidores e trabalhadores informais, com trabalho em geral de curta duração (Vackavik *et al.*, 2022).

Ainda segundo Vackavik *et al.*, nos MLDs, as plataformas recusam e buscam evitar se definir como empregadoras (ver abaixo os precedentes judiciais). Consideram-se meras conectoras ou intermediadoras (“facilitadoras” ou “aproximadoras”) entre pessoas autônomas, em um livre espaço on-line de trocas entre compradores e vendedores dos bens ou dos serviços prestados. Por isso, tais plataformas digitais buscam se caracterizar como empresas de tecnologia que operariam na intermediação on-line, conectando quem deseja um serviço com quem o oferta. Seriam “balcões de anúncios” nos quais os compradores potenciais (por exemplo, os usuários de transporte) localizariam o anúncio de um vendedor em potencial (o motorista da UBER, no exemplo citado). Contudo, seu nicho de atuação empresarial é ativo: não se trata de um “balcão de anúncios” de antigamente, pois tais plataformas detêm poder de mercado e fazem a determinação de preços e condições tanto para usuários quanto para os trabalhadores (Vackavik *et al.*, 2022). Esses empregos são caracterizados pela flexibilidade, com menos “ritmo regular”, conforme demanda e disponibilidade (Kässi; Lehdonvirta, 2018).

6 Rogers afirma que “o modelo de negócios da Uber é bastante simples: seu aplicativo baseado em smartphone conecta motoristas que oferecem caronas e passageiros que as procuram; os passageiros pagam taxas com base na milhagem por meio de cartões de crédito que a empresa mantém em arquivo, e o Uber fica com uma porcentagem de cada tarifa e entrega o restante aos motoristas. O Uber descreve isso como “compartilhamento de carona”, mas esse é um nome impróprio – nada é compartilhado” (2017, p. 86-87).

7 A Uber está “desencadeando” profundas modificações, notadamente, no que diz respeito a alugueis de carros. A atividade tem contribuído para que os consumidores comprem menos carros, conseqüentemente reduzindo os danos ambientais; conversão de estacionamentos para usos “ambientalmente corretos” e diminuição de acidentes, tendo em vista a redução de motoristas embriagados (2017, p. 90-91).

Fator decisivo para a lucratividade da atuação das plataformas digitais nos MLDs é a falta de regulamentação estatal ou sua fragilidade. Busca-se sempre evitar que haja a caracterização de relações de trabalho (nas quais incidiria o catálogo tradicional dos direitos trabalhistas) ou mesmo de consumo (evitando que incida a proteção consumerista consolidada no Estado Social), imputando às plataformas o dever de reparação dos danos causados pelos fornecedores.

Nessa modalidade de emprego, as empresas não realizam mais uma contratação direta ou terceirizada, mas se valem das plataformas de trabalho *online* para “encontrar, contratar, supervisionar e pagar trabalhadores por projeto, por peça ou por hora” (Kässi; Lehdonvirta, 2018). Referidas plataformas não apenas atendem as empresas de diversos tamanhos, como também servem para alocar inúmeros trabalhadores que se valem dessas ferramentas para alcançar um emprego, sejam eles profissionais especializados ou para atividade não qualificada, isto é, abarcando serviços simples e complexos (Kässi; Lehdonvirta, 2018).

Conforme alertam Kässi e Lehdonvirta, ainda não é possível conhecer a dimensão dos impactos da economia *gig*, cujos efeitos ainda são desconhecidos: podem contribuir com a criação de oportunidades de emprego, diminuindo a “falta de mão-de-obra local”, como também podem, por outro lado, “desgastar as proteções laborais e contribuir com a insegurança econômica”, com a “imprevisibilidade da vida profissional” e solapar “políticas sociais” (Kässi; Lehdonvirta, 2018). Uma das razões apontadas é a de que as estatísticas do mercado de trabalho e os indicadores econômicos existentes - e usualmente utilizados - não seriam adequados para medir as relações de trabalho firmadas por meio das plataformas *online* (Kässi; Lehdonvirta, 2018)⁸.

5 A UBER e a economia *gig*

A Uber tem sido vista como “carro-chefe da economia *gig*”, por ter popularizado o uso de aplicativo em celulares para fornecimento de serviços por intermédio de prestadores tidos, na visão da empresa em questão, como “autônomos”.

Por essa razão, o fenômeno tem sido conhecido como “uberização”, que se caracteriza

pela prestação de serviços diretamente ao consumidor por profissionais autônomos, mediante requisição daqueles,

8 Os autores analisam um indicador econômico do mercado de trabalho online para demonstrar melhor os efeitos da “economia de plataforma”. O chamado Índice de Trabalho Online (OLI) “mede a utilização de plataformas de trabalho online ao longo do tempo e entre países e profissões, fornecendo uma base sólida de evidências para políticas e pesquisas futuras. O OLI é publicado online como um conjunto de dados abertos com atualização automática e visualização interativa em <http://ilabour.oii.ox.ac.uk/online-labour-index/>” (Kässi, Otto; Lehdonvirta, Vili, 2018).

intermediados por mídias digitais, notadamente, “smartphones”. O neologismo deriva de uma das empresas pioneiras neste tipo de intermediação, a Uber, que, através de *software*, passou a colocar motoristas particulares à disposição de consumidores do transporte público urbano, em serviço semelhante ao prestado por táxis (Okumura, 2017, p. 119)⁹.

Estudos realizados no Reino Unido traçaram o perfil dos motoristas da Uber. Conforme esses estudos, por exemplo, uma parte muito pequena de motoristas passou a trabalhar na Uber porque estava desempregada e quase 25% dos motoristas mantem seus empregos ou seus negócios, trabalhando na Uber (Berger *et al.*, 2019, p. 433) para complementar a renda. Boa parte, cerca de $\frac{3}{4}$ dos motoristas, pertence a um grupo que ganha menos que a média semanal dos trabalhadores londrinos (Berger *et al.*, 2019, p. 433). A maioria do perfil dos motoristas é de imigrantes do sexo masculino, frequentemente, negros ou pertencentes a grupos étnicos de Bangladesh e Paquistão (Berger *et al.*, 2019, p. 433).

Os ganhos dos motoristas da Uber não são muito evidentes, tendo em vista que os motoristas arcam também com os custos na manutenção de seus veículos, tais como, seguro, gasolina, financiamento etc. (Berger *et al.*, 2019, p. 433), dificultando a visibilidade real dos ganhos desses trabalhadores.

Ainda assim, estudos têm demonstrado que, ao menos em Londres, a razão pela qual os motoristas aderem à plataforma Uber decorre da flexibilidade de horário e autonomia (Berger *et al.*, 2019, p. 434)¹⁰.

Recente estudo realizado no Brasil pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP), coordenado por Callil e Picanço de 2023 mostra que o perfil do trabalhador de aplicativo no Brasil é um pouco diferente do londrino (Callil; Picanço, 2023). A pesquisa mostra que quase um milhão e trezentos mil pessoas trabalham como motoristas de aplicativos¹¹, mas o perfil do brasileiro é bem homogêneo: 95% dos motoristas são homens. A idade dos motoristas na faixa entre 30 a 39 anos corresponde a 38% dos motoristas e 29% estão na faixa entre 40 a 49 anos. Um número expressivo de motoristas (78%) que estão estudando já possui curso superior. Ademais, a análise daqueles que não estão estudando mostra que 62% possuem ensino médio completo e 17% possuem ensino superior.

9 Definição ajustada por Okumura a partir da sugerida pelo Cambridge English Dictionary para “uberize” (Okumura, 2017).

10 Interessante estudo revela uma dicotomia entre a satisfação com a qualidade de vida e, ao mesmo tempo, maiores níveis de ansiedade e estresse. A maior satisfação poderia, conforme os autores, ser atribuída à maior flexibilidade para realização do trabalho, embora não tomada como causa-efeito diretamente (Berger *et al.*, 2019, p. 434-435).

11 A pesquisa considerou o período entre agosto e novembro de 2022 e também que o indivíduo tenha realizado pelo menos uma viagem pelo aplicativo.

Outro aspecto importante observado com o estudo é com relação à raça, cor e etnia. No Brasil, quase metade dos motoristas são pardos (49%) e 35% são brancos. Já com relação à renda, 70% dos motoristas possuem uma renda mensal de mais de 3 salários mínimos, enquanto 35% possuem renda familiar acima de 6 salários mínimos, com predominância de pessoas inseridas na Classe C (em torno de 60%). Os demais estão alocados em classes mais altas (Callil; Picanço, 2023).

Outro ponto relevante diz respeito à situação ocupacional prévia dos motoristas: mais de 40% estavam desempregados e mais de 25% possuíam alguma atividade e a abandonaram para se dedicar ao trabalho por aplicativo. Mais de 30% dos motoristas tinham uma ocupação prévia e mantiveram-na depois de iniciar as atividades com os aplicativos. A maior parte dos motoristas (61%) possuía uma atividade prévia com vínculo celetista. Cerca de 20% já tinha experiência de motorista, inclusive como taxistas (CEBRAP, 2023). Pelos dados do CEBRAP, a uberização no Brasil ganha força entre os desempregados (40%), o que reforça a visão da relação entre a precarização das relações sociais e a ascensão da economia *gig*.

6 Uber e a regulação da União Europeia

Foi apresentado um projeto sobre as diretivas de trabalho em plataformas da União Europeia, para conferir mais direitos aos motoristas de aplicativos, como os da norte-americana Uber e da empresa inglesa Deliveroo (aplicativo que entrega comida).

As regras foram aprovadas pelo Parlamento Europeu¹², para garantir, principalmente, mais transparência no uso de algoritmos aplicados pelas plataformas. Trata-se do *Platform Work Directive* (PWD), em pleno processo de aprovação e, após, incorporação pelos Estados da União Europeia¹³. Mas ainda precisam ser adotadas também pelo Conselho da União Europeia, a partir daí os estados europeus terão dois anos para integrar a diretiva em seus ordenamentos nacionais.

De acordo com a diretiva, os motoristas devem ser informados se estão sendo monitorados por inteligência artificial, com o uso de algoritmos. O acordo prevê ainda que os sistemas de monitoramento precisarão de supervisão humana especializada e que situações, tais como, suspensão de contas, demissão, atribuição de trabalho e remuneração, por exemplo, só poderão ser aplicadas após análise humana. Configurado o controle e monitoramento por parte da empresa, será possível reconhecer o vínculo empregatício do motorista com a empresa de aplicativo, com

12 Composto por 705 membros, é um órgão legislativo da União Europeia. Disponível em: <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/en/home>. Acesso em: 30 mai. 2024.

13 Na data do fechamento deste artigo (01-06-2024). Ver mais em: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20240318IPR19420/platform-work-first-green-light-to-new-eu-rules-on-employment-status>. Acesso em: 1 jun. 2024.

direito a benefícios sociais e previdenciários¹⁴.

Em 2017, o Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) reconheceu que a Uber se enquadra no denominado serviço de transporte e, em razão disso, deveria ser regulamentado (Processo C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi contra Uber Systems Spain, julgamento de 20 de dezembro de 2017).

Para o TJUE, não se trata de um serviço de mediação e tampouco “serviços da sociedade da informação”. Para o tribunal, a Uber gera “oferta de transporte urbano”, de modo que a atividade está inserida no “âmbito dos transportes”, podendo os países europeus, nesse caso, regular as condições de prestação do serviço, exigindo licenças e autorizações, por exemplo¹⁵.

O Tribunal ainda asseverou que “a Uber exerce uma influência decisiva nas condições da prestação desses motoristas”, pois “fixa, através da aplicação com o mesmo nome, pelo menos, o preço máximo da corrida, cobra esse preço ao cliente antes de entregar uma parte ao motorista não profissional do veículo e exerce controle sobre a qualidade dos veículos e dos respectivos motoristas”¹⁶, podendo ensejar a exclusão da parceria.

7 Os precedentes judiciais brasileiros e o diálogo com a Corte Interamericana de Direitos Humanos

Controvérsias judiciais envolvendo a Uber ganharam grande repercussão no Brasil nos últimos anos. Muitos motoristas vinculados à plataforma digital ingressaram com ações trabalhistas em busca do vínculo empregatício com a Uber¹⁷ perante a Justiça do Trabalho.

No âmbito da Justiça do Trabalho, a principal discussão versa sobre o enquadramento da relação (do motorista com a Uber) nos artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), com o objetivo de verificar se os requisitos específicos que caracterizam uma relação empregatícia, tais como, a personalidade,

14 Disponível em: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20240419IPR20584/parliament-adopts-platform-work-directive>. Acesso em: 30 mai. 2024.

15 ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção), acórdão de 20 de dezembro de 2017. Disponível em: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=PT&mode=req&dir=&occ=first&part=1>. Acesso em: 25 mai. 2024.

16 ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção), acórdão de 20 de dezembro de 2017. Disponível em: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=PT&mode=req&dir=&occ=first&part=1>. Acesso em: 25 mai. 2024.

17 Rogers entende que muitos tribunais não vão reconhecer os motoristas da Uber como empregados, especialmente porque o principal teste seria se o motorista pode ou não controlar seu trabalho e usa como referência o caso análogo com os motoristas da FedEx, trazendo as diferenças entre as duas categorias de motoristas. Para o autor, os motoristas da Uber “usam seus próprios carros, não precisam usar uniforme e, o mais importante, trabalham no horário que bem entendem” (2017, p. 98-99).

onerosidade, habitualidade e subordinação estão presentes. Os dois últimos requisitos são os que causam maior divergência no que diz respeito ao tema. Um ponto argumentativo de contradição trazido ao debate com relação à habitualidade diz respeito ao fato de que os motoristas definem quando e como irão trabalhar, de modo que nem sempre os requisitos essenciais que determinam a relação de emprego estão claramente identificados (habitualidade e subordinação).

No entanto, recente decisão proferida por um juiz da 4ª Vara do Trabalho de São Paulo, nos autos da Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público do Trabalho contra a Uber¹⁸, julgou parcialmente procedente a ação e condenou a empresa a registrar todos os motoristas na condição de empregados, sob pena de multa diária de R\$ 10.000,00 para cada motorista não registrado, bem como ao pagamento de danos morais coletivos no montante de R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais), dentre outras reparações, reconhecendo a relação de subordinação entre motoristas e a empresa.

O fundamento para referida decisão foi baseada na posição doutrinária da “subordinação algorítmica”, entendida como uma “evolução da própria subordinação jurídica, mas com contornos próprios”, agora determinados pela nova realidade tecnológica.

Assim, ainda que as plataformas utilizem-se de algoritmos para fazer a distribuição dos serviços, estabelece-se uma relação de emprego, pois há subordinação do empregado aos comandos algorítmicos – fato que na verdade representariam os próprios comandos do empregador.

Algumas turmas do Tribunal Superior do Trabalho (TST) também seguem no sentido de reconhecer o vínculo empregatício dos motoristas com a Uber¹⁹, como recentemente proferiu a 2ª Turma²⁰. No entanto, o tema continua polêmico no âmbito das turmas do TST.

Assim, apesar da corrente judicial que reconhece a relação de emprego na atividade da UBER no âmbito trabalhista, algumas decisões proferidas pelos tribunais superiores têm causado divergência.

No âmbito do Superior Tribunal de Justiça (STJ), por exemplo, há o entendimento de que não há relação de subordinação entre motoristas e a Uber. Ao analisar a responsabilidade civil da empresa em caso de roubo, entendeu o ministro relator da 3ª turma do STJ que há, na verdade, uma facilitação da aproximação entre motoristas

18 ACPCiv 1001379-33.2021.5.02.0004. 4ª. Vara do Trabalho de São Paulo. Ministério Público do Trabalho contra Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Julg. 14 set. 2023.

19 TST. RR - 536-45.2021.5.09.0892 - Número no TRT de Origem: RORSum-536/2021-0892-09. 2ª Turma.

Relatora: Desembargadora Convocada Margareth Rodrigues Costa. Disponível em: <https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/resumoForm.do?consulta=1&numeroInt=298625&anoInt=2022&qtDAcesso=14435801>. Acesso em: 01 jun. 2024.

20 Nesse sentido, já decidiu a 8ª turma do TST. TST.RRAG-100853-94.2019.5.01.0067. 8ª turma. Relator: Alexandre Agra Belmonte. Julg. 19 dez. 2022.

parceiros e passageiros, o que adere à narrativa da própria UBER²¹.

Afirma o ministro relator que:

A atividade desenvolvida por UBER no mercado se dá através de um aplicativo de celular, com a finalidade de fazer a aproximação entre os motoristas parceiros e seus clientes, os passageiros.

Os motoristas de aplicativo não mantém, portanto, nenhuma relação de subordinação com a empresa gerenciadora do aplicativo.

Referidos profissionais atuam de forma eventual, sem horários preestabelecidos e com remuneração derivada, justamente, dos transportes efetivamente prestados, detendo amplos poderes de organização e escolha do momento e local mais conveniente em que serão fornecidos seus serviços.

Para o Min. Moura Ribeiro, existe uma “natureza autônoma e independente na atuação de ambos os segmentos de atuação – Uber e motoristas -, ainda que se correlacionem, em uma cadeia de fornecimento de serviços, no tocante ao vínculo com os usuários/passageiros”. Os motoristas credenciados teriam um “encontro facilitado” pelo aplicativo da empresa, sendo os referidos motoristas “executores diretos dos serviços de transporte”.

A natureza jurídica da relação entre a Uber e os motoristas credenciados teria, conforme esclareceu o ministro relator, “caráter eminentemente civil e comercial, com os ônus advindos das respectivas e diferentes funções por eles exercidas”. Assim como para a Uber os custos com o desenvolvimento das tecnologias ficaria a cargo da empresa, aos motoristas restaria o ônus dos “custos, cuidados e manutenção com o veículo utilizado no transporte (seja de sua propriedade ou locado), abastecimento, aquisição de aparelho celular, seguros e demais itens necessários ao credenciamento na plataforma, bem como ao efetivo transporte dos passageiros”. Reforça ainda o ministro que a relação entre motoristas e a empresa configura uma nova modalidade de interação econômica, abarcada pelas novas tecnologias:

As ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente permitem criar uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a economia compartilhada (*sharing economy*), em que a prestação de serviços por detentores de veículos particulares é facilitada por aplicativos gerenciados por empresas de tecnologia.

21 STJ. Resp 2.018.788/RS. Relator: Ministro Moura Ribeiro. Julg. 20 jun. 2023. Disponível em: <https://internetlab.org.br/wp-content/uploads/2023/07/stjuber.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2024.

Já na esfera do Supremo Tribunal Federal (STF), em 2023, o relator ministro Alexandre de Moraes entendeu não existir relação empregatícia entre a Cabify (outra plataforma de viagens privadas) e o motorista parceiro^{22,23}. Assevera o ministro relator, após indicar vasta jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, que seria “possível assentar que oposição reiterada da CORTE se consolidou no sentido da permissão constitucional de formas alternativas da relação de emprego”.

De fato, na ADC 48, por exemplo, o STF, por maioria, julgou procedente o pedido formulado pela Confederação Nacional do Transporte e decidiu pela constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007. Conforme decisão da maioria dos ministros do Supremo, a Constituição não veda a terceirização, de atividade-meio ou fim, objeto da análise da ADC 48. Para o STF, preenchidos os requisitos previstos na Lei nº 11.442/2007, fica reconhecida a relação comercial de natureza civil, de modo que não haveria de se falar em relação com vínculo trabalhista²⁴.

Nesse caso, o ministro Barroso destaca a importância da terceirização no mundo “globalizado e mais integrado tecnologicamente” e como pode ser visto “como uma estratégia sofisticada, eventualmente, imprescindível para aumentar a eficiência econômica, promover a competitividade das empresas brasileiras e, portanto, para manter e ampliar postos de trabalho”.

Para Roberto Barroso, “as normas constitucionais de proteção ao trabalho não impõem que toda e qualquer relação entre o contratante de um serviço e o seu prestador seja protegida por meio da relação de emprego” e entende que o Supremo já reconhecera a compatibilidade da terceirização de toda e qualquer atividade, abarcando também a a atividade-fim com a Constituição Federal, citando a ADPF 324²⁵.

Em 2024, no âmbito do RE 1.446.336, o Supremo Tribunal Federal, por unanimidade, reconheceu a repercussão geral da questão constitucional apresentada no caso²⁶.

22 STF. Medida Cautelar na Reclamação 60.347/MG. Relator: Min. Alexandre de Moraes. Julg. 20 jul. 2023.

23 Vide ADC n. 48, ADPF n. 324 e no RE n. 958.252 (Tese firmada no RE 958.252-RG (Tema 725): “É lícita a terceirização ou qualquer outra forma de divisão do trabalho entre pessoas jurídicas distintas, independentemente do objeto social das empresas envolvidas, mantida a responsabilidade subsidiária da empresa contratante”. Tema 725 de Repercussão Geral, na ADI 5835 MC/DF e no RE 688.223 (Tema 590-RG).

24 Vencidos os votos dos ministros Edson Fachin, Ricardo Lewandowski e Rosa Weber. STF, ADC 48 e ADPF 324. Relator: Min. Luís Roberto Barroso. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=752690041>. Acesso em: 01 jun. 2024.

25 Tese firmada na ADPF 324: “1. É lícita a terceirização de toda e qualquer atividade, meio ou fim, não se configurando relação de emprego entre a contratante e o empregado da contratada. 2. Na terceirização, compete à contratante: i) verificar a idoneidade e a capacidade econômica da terceirizada; e ii) responder subsidiariamente pelo descumprimento das normas trabalhistas, bem como por obrigações previdenciárias, na forma do art. 31 da Lei 8.212/1993”.

26 Recurso Extraordinário apresentado pela UBER do Brasil Tecnologia Ltda - RE 1.446.336/RJ, Relator: Min. Edson Fachin.

Caso o Supremo Tribunal Federal siga nessa linha de reconhecer a Uber como um mediador entre motoristas parceiros e clientes, entendida como ferramenta importante não apenas na perspectiva da liberdade econômica, mesmo diante da precarização dos postos de trabalho, estará o Brasil estabelecendo seu próprio caminho, distante das recentes decisões pensadas para a comunidade europeia.

Por outro lado, é possível que haja um diálogo das Cortes, com a futura incorporação do *obiter dictum* da Corte IDH visto na Opinião Consultiva n. 27 acima exposta. Nessa hipótese, o STF deverá analisar o direito ao trabalho decente e ainda a subordinação (e a hierarquia) algorítmica.

8 Conclusão

Neste artigo, procurou-se examinar a aplicação da gramática dos direitos na economia *gig*, destacando a regulamentação normativa das relações originadas em arranjos de trabalho pouco estruturados, mediados por plataformas de internet, para a realização imediata de tarefas sob demanda online dos solicitantes de determinados serviços. Esses arranjos formam mercados digitais laborais (MDLs) compostos, devido à mediação de plataformas digitais (os aplicativos de internet, geralmente acessados em celulares ou outros dispositivos móveis), por consumidores e trabalhadores informais, com tarefas geralmente de curta duração.

Retomando a pergunta exposta na introdução, há distância na regulação futura da União Europeia e a regulação brasileira, cujos precedentes judiciais parecem caminhar para a valorização daquilo que é tido, pelos fornecedores dos aplicativos na era digital, como um arranjo de trabalho baseado na autonomia e na livre escolha por parte dos trabalhadores uberizados.

No âmbito brasileiro, foi analisado o caso UBER e os principais parâmetros fornecidos por importantes precedentes já julgados sobre o tema, com o intuito de compreender como o Brasil tem tratado o fenômeno. Com o reconhecimento da repercussão geral da questão constitucional apresentada no caso do RE 1.446.336, o Supremo Tribunal Federal chama para si a responsabilidade de definir as principais controvérsias envolvendo os Mercados Laborais Digitais. Diferentemente do já decidido em determinados julgados na seara da Justiça do Trabalho, os precedentes já existentes do STF indicam uma imagem positiva da “economia de compartilhamento”, compatível com a gramática de direitos da Constituição.

Por outro lado, a potente Opinião Consultiva n. 27 parece indicar uma posição de resistência da Corte IDH, o que poderá influenciar, em um “diálogo das Cortes” a futura posição do STF, em especial no que tange ao reconhecimento do direito ao trabalho decente e, conseqüentemente, com a imposição de regras protetivas impostas às empresas de aplicativos. Nesse caso, a regulação judicial futura brasileira pode se aproximar da regulação da União Europeia (*Platform Work Directive* - PWD).

Referências

- ARNER, Douglas W. The Global Credit Crisis of 2008: Causes and Consequences. *International Lawyer* (ABA), vol. 43, Issue 1, 2009, pp. 91-136.
- BERGER, Thor; FREY, Carl Benedikt; LEVIN, Guy; DANDA, SantoshRao. In: Great Britain VC CEPR, CESifo, Sciences Po, Economic Policy (July 2019).
- BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. A crise financeira global e depois: um novo capitalismo? *Novos Estudos- Cebrap*, vol. 86, 2010, pp. 51-86.
- CALLIL, Victor; PICANÇO, Monise Fernandes (coords). *Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos*. São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap, 2023. Disponível em: <https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2023/05/Estudo-Cebrap-Amobitec.pdf> Acesso: 06-06-2024.
- CANOTILHO, J.J. Gomes; MENDES, Gilmar F.; SARLET, Ingo W.; STRECK, Lenio L. (Coord). *Comentários à Constituição do Brasil*. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013, 2380p., p. 533-548.
- CARVALHO RAMOS, André de. *Curso de Direitos Humanos*. 11ª ed., São Paulo: Saraivajur, 2024.
- COUTINHO, Aldacy Rachid. Comentários ao artigo 7º. In: CANOTILHO, J.J. Gomes; MENDES, Gilmar F.; SARLET, Ingo W.; STRECK, Lenio L. (Coord). *Comentários à Constituição do Brasil*. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013, 2380p., p. 548-562.
- JANADARI M. P. N.; PREENA G. R. The Gig Economy and Workforce. In: *Contemporary Developments in Human Resource Management*. Sri Lanka: University of Kelaniya, 2020, p. 1-14.
- LEHDONVIRTA, Vili. Flexibility in the gig economy: managing time on three online piecework platforms. *New Technology, Work and Employment*. (2018). Disponível em SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3099419>. Acesso em: 4 jun. 2024.
- MILANOVIC, Branko. *Global Inequality: A New Approach for the Age of Globalization*. Cambridge: Harvard University Press, 2016.
- MORAES, Alexandre. *Direito constitucional*. 39. ed. – [2. Reimp.] – Barueri [SP]: Atlas, 2023.
- OKUMURA, Andre L. *A Crise de 2008 sob o prisma da análise econômico-comportamental do direito*. São Paulo: Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, Tese de Doutorado, 2017.
- PIRES, Guilherme Nunes; PINTO, José Paulo Guedes. Gig Economy, Austerity and “Uberization” of Labor in Brazil (2014 – 2019). *Argumentum*, Vitória, v. 12, n. 3, p. 237-255, set./dez. 2020.
- ROGERS, Brishen. The Social Costs of Uber. In: *University of Chicago Law Review Online*, Vol. 82 [2017]. Disponível em: https://chicagounbound.uchicago.edu/uclrev_online/vol82/iss1/6. Acesso em: 4 jun. 2024.
- SARLET, Ingo W. Comentários ao artigo 6º. In: CANOTILHO, J.J. Gomes; MENDES, Gilmar F.; SARLET, Ingo W.; STRECK, Lenio L. (Coord). *Comentários à Constituição do Brasil*. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013, 2380p.

SILVA, Virgílio Afonso da. *Direito Constitucional Brasileiro*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2021.

UBERIZE. In: *Cambridge English Dictionary*. Cambridge, UK: Cambridge University, Press, 2024. Disponível em: <http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/uberize>

VACKAVIK *et al.* Empresariando a informalidade: um debate teórico à luz da *gig economy*. *Cadernos EBAPE.BR*, v. 20, nº 2, Rio de Janeiro, Mar./Abr. 2022.