

# **De Vidas e Vínculos**

As Lutas dos Motoristas Plataformizados  
por Reconhecimento, Redistribuição  
e Representação no Brasil



AUTORIA

**ANA CAROLINA R. P. LEME**



# **De Vidas e Vínculos**

As Lutas dos Motoristas Plataformizados  
por Reconhecimento, Redistribuição  
e Representação no Brasil

**2023**



LTr Editora Ltda.

© Todos os direitos reservados

Rua Jaguaribe, 571  
CEP 01224-003  
São Paulo, SP — Brasil  
Fone: (11) 2167-1101  
www.ltr.com.br  
Maio, 2023

Projeto Gráfico e Editoração Eletrônica: Peter Fritz Strotbek – The Best Page  
Imagem de Capa: Guilherme Van Putten Gomes e Martins  
Projeto de Capa: Danilo Rebello  
Impressão: Meta Brasil

Versão impressa: LTr 6390.1 — ISBN 978-65-5883-196-9  
Versão digital: LTr 9884.1 — ISBN 978-65-5886-197-9

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

---

Leme, Ana Carolina Reis Paes

De vidas e vínculos [livro eletrônico] : as lutas dos motoristas plata-  
formizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil /  
Ana Carolina Reis Paes Leme. — São Paulo : LTr, 2023.

PDF

Bibliografia.

ISBN 978-65-5883-197-6

1. Acesso à justiça 2. Direito do trabalho — Brasil 3. Inovações disrup-  
tivas 4. Motoristas — Direitos 5. 99 (Empresa) 6. Software de aplicação  
7. Transporte — Trânsito de passageiros 8. Uber (Empresa) I. Título.

22-135541

CDU-347.9:331:647.3

---

Índice para catálogo sistemático:

1. Motoristas de aplicativos : Acesso à justiça :  
Processo do trabalho : Direito 347.9:331:647.3

Cibele Maria Dias – Bibliotecária – CRB-8/9427

*Aos meus professores, todos eles.*

*Aqui incluem muitas pessoas, minha avó, grande professora, meus pais, referências que me inspiraram a olhar o espaço e a realidade sob diferentes perspectivas, minha irmã, minhas tias, tios, primos, meu marido, grande pensador do Direito do Trabalho, minhas cunhadas, meus amigos doutorandos que, ao trocar conhecimento, contribuíram muito para construção desta obra; meus professores do ensino médio, em especial o de Geografia que, desenhando mapas a lápis, me ensinou a importância da representação espacial para compreensão da realidade e construção do conhecimento; minha orientadora da iniciação científica da Geografia também, meus professores da UFMG, em especial as de metodologia, que me ensinaram a “pensar fora da caixa” e me incentivaram a ser criativa e a buscar a riqueza da empiria; os professores que integraram as bancas de qualificação, ao pensar e repensar coletivamente a tese, minha professora literária que me ensinou as artes do roteiro e a riqueza do uso das metáforas, as minhas orientadoras, duas mulheres inspiradoras que lutam contra injustiças de todas as formas.*

*Por tudo e por tanto.*

*Dedico esta pesquisa aos meus professores, todos eles,  
pelos valiosos ensinamentos.*



# Agradecimentos

**A** Tia Shirley, pelas noites de conversa na biblioteca e suas instalações que tanto me inspiraram (e me inspiram).

Agradeço à minha orientadora, Professora Adriana Goulart de Sena Orsini, que foi essencial para direcionar “*o leme*” não apenas desta pesquisa, mas dos meus passos como pesquisadora e profissional. Tenho a sorte de ter tido uma orientadora que não apenas corrigiu cada frase desta tese, mas se entregou nesse labor intelectual, mergulhou nas ideias da minha cabeça e dialogou com cada uma delas, além de trazer sua experiência inestimável como pesquisadora e magistrada para esta produção científica e ter sido sempre tão generosa comigo desde quando comecei a trilhar o embrião dessa trajetória durante o mestrado. Sou grata pela sua energia e disponibilidade, mesmo em período de férias, e incentivo que foram fundamentais para realizar este estudo. As suas críticas construtivas, os seus *insights*, as discussões e reflexões foram fundamentais ao longo de todo o percurso. Eternamente grata por todo o apoio, cuidado e carinho.

À Professora Rayza Sarmiento, pelo acolhimento, orientação, disponibilidade e atenção. Foi quem guiou a revisão da literatura de Nancy Fraser e trouxe novas luzes para minha pesquisa de campo, que alcançou outro patamar depois da sua orientação. Ao Professor José Eduardo, mais conhecido como “*Pepe*”, que me apresentou a nuvem (e os trovões também), esteve comigo desde a confecção do meu primeiro projeto de pesquisa, e ao Professor Antônio Gomes, sempre aberto a discutir ideias comigo, por mais malucas que parecessem, de quem apropriei a figura metafórica do “*rolo compressor*”. Às Professoras Ana Cláudia Moreira Cardoso e Maria Cecília Máximo Teodoro, ao Professor Gustavo Seferian e aos Professores Guilherme Guimarães Feliciano e Murilo Carvalho Sampaio Oliveira, pela atenção e disponibilidade em compartilhar conhecimentos e por estabelecer diálogo comigo, pensando e repensando o instigante tema das lutas dos motoristas plataformizados. À Professora Tereza Thibau, que me estendeu a mão em momentos difíceis, de quem o apoio foi muito importante e especial.

Aos amigos do RECAJ-UFGM, que compartilhando momentos, conhecimento e experiências, crescemos juntos sob a coordenação da Professora Adriana Goulart de Sena Orsini. A Viviane Vidigal, Mariana Bazzo, Rafael Ramos e Lucas Magno, meus fiéis amigos doutorandos e confidentes de todas as horas.

À minha mãe e ao meu pai, pelo apoio constante, disposição para ler, pesquisar e discutir comigo o tema e os dados da pesquisa. À Lília, essencial em cada linha desta tese. Sua mentoria, auxílio e apoio foram fundamentais para a fase final de escrita da tese (*#todosqueremosermentorandosdeLiliaFinelli*). À Gisele, por suas aulas de roteirização, essenciais para traçar esta viagem e chegar ao destino. Ao Léo, pelo apoio imprescindível para montar este mapa, organizar a bagagem e viajar junto comigo. À Tia Beatriz, elo com a Geografia, que foi a base para que hoje eu esteja defendendo uma tese com ressignificações espaciais.

Às Professoras Mariah Brochado e Marcella Furtado, pelo incentivo para persistir. Ao Professor Sidnei Machado e ao colega pesquisador Michael Conradt, pela troca de conhecimento e experiência no grupo de estudos da Clínica de Direito do Trabalho da UFPR e pelos ensinamentos acerca da relevância da pesquisa empírica no Direito.

À Bel, minha *“top enteada”*, e à Tatiana Souza, pelas ideias, ajuda e auxílio técnico com a confecção dos mapas. Ao Guilherme Van Putten, pela belíssima arte da capa. Ao Tom Scheire, pela minha fotografia, da contracapa.

À Professora Sayonara Grillo, pelo prefácio que fez meus olhos brilharem, gratidão pela sensibilidade e dedicação para escrever um texto profundo, delicado e poético que conseguiu traduzir a essência da luta dos trabalhadores contratados por empresas-plataforma: demandas por dignidade.

Ao Ministro Cláudio Brandão, meu muito obrigada, pelo charmoso posfácio com registros históricos e recortes modernos sobre o trabalho, a internet e o automóvel, finalizando este meu segundo livro com uma bela dose de realidade ao abordar o “novo Direito do Trabalho”.

Às amigas da pracinha, que junto comigo estiveram nesses últimos três anos e tornam a minha vida mais leve. Às amigas do *“Café das Patroas”*, *“Boadrastas”* e *“Cats”*, e às minhas amigas de Uberlândia que me apoiaram emocionalmente durante o período pré-banca. À minha amiga Beatriz, pelo carinho e atenção que teve comigo na reta final do doutorado e foi, inclusive, a *“Uber”* da minha tese, em Belo Horizonte.

À minha família, irmã, cunhado, cunhadas, tias, tios, primos, sobrinhos, top enteados, sogrão, amigos e amigas, vizinhos e vizinhas que contribuíram para que essa trajetória até aqui acontecesse da melhor forma.

À Mel, lindíssima, que assistiu a toda a escrita do livro e me levou para passear diariamente.



“**De vidas e vínculos**” é obra mais do que necessária para a compreensão dos (des)caminhos da regulação do trabalho humano na assim dita *sharing economy*. A expressão, já o disse, não é feliz: a meu juízo, o atual estágio da economia mundial cada vez mais se revela como o que realmente é: *gig economy* (“economia de bicos”), fazendo valer a máxima de Karl Marx em “*Das Kapital*”, l. 3, v. 2: ao aumentar a produtividade, os capitalistas diminuem cada vez mais o valor de suas mercadorias; e, nesse caso, o “valor de troca” do trabalho humano. As linhas seguintes, aliás, bem demonstrarão essa entropia de valores (econômico, ético, jurídico).

Eis o papel e o lugar deste invulgar estudo. Com grande desassombro, Ana Carolina Paes Leme escrutina, no plano coletivo, como os motoristas que prestam serviços às plataformas digitais de locomoção veicular (e não “por intermédio” delas, advirta-se) têm se organizado, por todo o território brasileiro, para lutar por reconhecimento, redistribuição e representação. Esse, aliás, é o subtítulo da obra, a bem revelar o seu principal referencial teórico (Nancy Fraser), que não poderia ser mais adequado. Fraser observou, em entrevista de 2014 ao *El País*, que os cidadãos se sentem cada vez mais abandonados pelas instituições, carentes de canais aptos a escoarem suas queixas, reclamações e propostas; e, se era assim ao tempo — e por conta — da crise econômica e política de 2008, também é assim para o 1,5 milhão de brasileiros que atualmente tem no transporte de passageiros por aplicativos a sua principal fonte de renda (IPEA, 2022). O Estado, com efeito, não tem oferecido respostas adequadas; nem pelo Legislativo, nem pelo Judiciário, e tanto menos pelo Executivo (até aqui). Aliás, não por acaso, a Autora revela, com sua pesquisa de campo, agudos gargalos nas demandas coletivas por diálogo e por acesso à justiça. O que lhes resta, afinal? Exatamente o objeto desta pesquisa única: a *organização coletiva*. A esse respeito, você terá diante de si, caro leitor, muito mais que um livro. Terá uma admirável janela para a realidade que o cerca e que, no entanto, segue invisível. Contemple sem moderação.

*Guilherme Guimarães Feliciano*  
Juiz do Trabalho e Professor da Faculdade  
de Direito da Universidade de São Paulo.



O título “De vidas e vínculos” traduz bem a alma desta importante contribuição aos estudos sobre as formas degradantes de trabalho emergentes nestes tempos de ditadura econômica neoliberal. Nela, a autora traz uma profunda discussão bibliográfica dentro da sociologia e da ciência do direito para mostrar o poder devastador da uberização, que se irradia das relações de trabalho para os vínculos familiares, políticos e sociais dos trabalhadores. E o faz aproximando a teoria à jurisprudência casuística, de modo que pode demonstrar como as urdiduras plataformizadas de emprego fraudam os direitos trabalhistas históricos camuflando o empregador e o vínculo empregatício, cujas ausências esta tese contesta de forma definitiva. Isso por si só justificaria a sua inclusão na prateleira dos livros mais elucidativos sobre os impactos das formas fraudulentas de emprego que se normatizam nestes tempos de horror econômico. Mas Ana Carolina vai mais longe: ela desacomoda o campo das abstrações do direito com o método jornalístico e sociológico da entrevista aos protagonistas sociais. Assim, motoristas e líderes sindicais plataformizados singularizam a palavra jurídica canonizada com a palavra vivida e silenciada. Esse aspecto original da obra devolve ao direito a voz e a luta dos coletivos uberizados que nos calam fundo com depoimentos de carne e sangue como este: “A gente pensa que tá empregado, nunca viu o patrão, de repente a gente tá na rua, sem justificativa e sem direito de se justificar”.

*Raquel Wandelli*

Jornalista e Doutora em Literatura pelo Programa de Pós-Graduação em Literatura da UFSC com estágio realizado pela Capes na Sorbone Nouvelle (Université de Paris 3).



Ana Carolina Paes Leme mostra como se fazer pesquisa empírica qualitativa, da qual o ramo do Direito tanto carece. Tradicionalmente, a pesquisa em Direito perde instrumentalidade, ficando muito dogmática e se afastando da realidade. Neste livro, a autora corajosamente logrou traçar o mapa da Uber, catalogando os dados reais dessa realidade nua e crua. Com a metáfora da viagem e usando como bagagem a teoria tridimensional de Nancy Fraser, traça o percurso precário enfrentado pelos motoristas de plataforma e os bloqueios quase literais de acesso à justiça enfrentados pela categoria. Com sua obstinação e brilhantismo pavimenta o caminho, bastando aos aplicadores do Direito a intenção de percorrê-lo e derrubar as barreiras para que os trabalhadores que tanto lutam por direitos cheguem ao destino da vida digna no trabalho.

*Maria Cecília Máximo Teodoro*  
Professora PPGD-PUC/Minas



A injustiça é um sentimento. Ela vem antes, experimentada como negação de aspectos essenciais da vida. Só depois chega a justiça, como esforço de racionalização de critérios que dão sentido à luta contra a injustiça. Em sua nova obra, Ana Carolina Paes Leme parte dos relatos das múltiplas injustiças vivenciadas pelas lideranças de motoristas plataformizados para pensar os obstáculos do acesso à justiça. Poder dizer a injustiça vivida no trabalho, furando o bloqueio discursivo e o domínio territorial das empresas, depende, para os trabalhadores, da formação de vínculos de pertencimento e solidariedade coletiva pelos quais se fortalecem simbolicamente e se sustentam na luta. Escutando a voz de quem vive e se insurge contra a injustiça, a autora nos oferece uma brilhante formulação teórica, em diálogo com a filosofia política de Nancy Fraser e autores de diferentes campos, que amplia o próprio marco de compreensão do acesso à justiça no Brasil. *De Vidas e Vínculos* será referência tanto no debate atual sobre a regulação do trabalho plataformizado, em que a definição do vínculo jurídico de emprego é central, quanto nas análises futuras que se seguirão, acerca das persistentes formas de denegação de justiça reproduzidas nas novas modalidades da velha exploração capitalista do trabalho.

*Leonardo Vieira Wandelli*  
Doutor em Direitos Humanos.  
Juiz do Trabalho.





# Sumário

Lista de Figuras, Quadros e Tabelas .....	21
Apresentação.....	27
Prefácio .....	29
Introdução.....	37
<b>Capítulo 1 — A Rota: Opções Metodológicas da Pesquisa .....</b>	<b>45</b>
1.1. Relevância da pesquisa empírica no Direito.....	45
1.2. Trajetória da pesquisa.....	47
1.3. Acesso ao campo .....	47
1.3.1. Entrevistas.....	48
1.3.2. Mapeamento .....	52
<b>Capítulo 2 — O Mapa: O Contexto das Lutas por Acesso à Justiça dos Motoristas Plataformizados .....</b>	<b>61</b>
2.1. A uberização no contexto do capitalismo neoliberal e pandêmico .....	61
2.2. Para além da nuvem: a construção do espaço pelas plataformas de transporte .....	74
2.2.1. As plataformas de transporte e o espaço: a manipulação do território.....	75
2.2.2. O campo de atuação da Uber e da 99 no Brasil.....	82
2.2.3. Da manipulação e fragmentação à prática de atos antissindicais .....	88
2.3. O papel do Direito do Trabalho na construção do espaço jurídico-laboral do transporte individual por motoristas plataformizados .....	95
2.3.1. O vínculo de emprego entre motoristas plataformizados, as empresas Uber e 99 e o acesso à justiça pela via dos Direitos Trabalhistas.....	104
2.3.2. Desvendando Têmis: contribuição da academia para uma jurisprudência que não se deixe manipular.....	120
2.4. Do acesso individual ao acesso coletivo.....	127

<b>Capítulo 3 — A Bagagem. O Acesso à Justiça pela Via dos Direitos e Além: A Concepção Tridimensional de Nancy Fraser.....</b>	<b>135</b>
3.1. Entendendo o acesso à justiça pela via dos Direitos.....	141
3.2. O debate <i>Fraser-Honneth</i> e a teoria bidimensional da justiça: pegadas para a compreensão crítica da justiça.....	145
3.3. A concepção tridimensional de justiça e os desafios da falsa representação no mundo globalizado: mais pistas para a Justiça.....	156
3.4. As lutas contra a injustiça em tempos anormais: o conceito de Justiça anormal de Nancy Fraser.....	166
3.5. O acesso à justiça tridimensional pela via dos Direitos.....	173
<b>Capítulo 4 — Os Caminhos e as Estradas: O Diálogo com o Campo.....</b>	<b>176</b>
4.1. Categorização dos dados obtidos nas entrevistas.....	177
4.1.1. Categoria 1 — Condições de trabalho dos dirigentes sindicais e dos assessores jurídicos de sindicatos de motoristas plataformizados.....	177
4.1.1.1. Acúmulo de função.....	177
4.1.1.2. Condições sociais, jornada e segurança no trabalho.....	180
4.1.1.3. Discriminação.....	185
4.1.1.4. Condições de trabalho dos assessores jurídicos.....	187
4.1.1.5. Algoritmo e a organização do trabalho.....	191
4.1.2. Organização coletiva.....	192
4.1.2.1. A busca por redes de solidariedade.....	194
4.1.2.2. Posição política e gênero dos dirigentes.....	198
4.1.2.3. Estruturação (física, custeio, parcerias etc.).....	201
4.1.2.4. Mobilização coletiva.....	207
4.1.2.5. Estratégias de manipulação da organização sindical.....	209
4.1.3. Categoria 3 – Demandas por diálogo.....	212
4.1.4. Categoria 4 — Acesso à Justiça.....	217
4.1.4.1. Dubiedade: vínculo de emprego x liberdade.....	218
4.1.4.2. Acesso à justiça e o “patrão” transnacional.....	221
4.1.4.3. Acesso ao Poder judiciário e a direitos.....	223
<b>Capítulo 5 — Os Destinos: O Trabalho Juridicamente Protegido, Reconhecido, com Redistribuição e Participação.....</b>	<b>226</b>
5.1. Considerações críticas sobre os múltiplos bloqueios no acesso à justiça sob a luz da teoria tridimensional de Fraser.....	226

5.1.1. Indivisibilidade das categorias: redistribuição, reconhecimento e representação .....	227
5.1.2. Do gênero ao reconhecimento como pessoa.....	235
5.1.3. O discurso defensivo quanto ao vínculo de emprego .....	238
5.1.4. Decisões judiciais e a alavancagem/desmobilização do movimento sindical ..	241
5.2. A dimensão crítica das críticas ao vínculo de emprego: o que a empiria tem a dizer à normatividade positivada para além dos direitos trabalhistas existentes .....	250
<b>Conclusão</b> .....	266
<b>Considerações Finais</b> .....	277
<b>Posfácio</b> .....	283
<b>Referências</b> .....	287



## Lista de Figuras, Quadros e Tabelas

Figura 1 – Espacialização dos sindicatos de motoristas de aplicativo no Brasil .....	56
Figura 2 – Número aproximado de filiados dos sindicatos de motoristas de plataformas digitais no Brasil, a partir de um intervalo de frequência.....	58
Figura 3 – Número exato de filiados dos sindicatos de motoristas de plataformas digitais no Brasil.....	59
Figura 4 – Campo de domínio da atuação da Uber no Brasil (2021) .....	84
Figura 5 – Campo de domínio da atuação da 99 no Brasil (2021) .....	85
Figura 6 – Campo de domínio da atuação da 99 e da Uber no Brasil (2021).....	86
Quadro 1 – Entrevistas a trabalhadores com cargos de presidência, vice-presidência ou assessoria jurídica de sindicatos .....	50
Tabela 1 – Número de filiados informado pelos entrevistados.....	60



*“[...] se eu pudesse mandar um recado pros juizes que vão julgar a ação, é que eles sigam o que determina a lei, que não olhem para o motorista como se fosse um microempendedor, mas sim como um trabalhador, que vejam os abusos que sofremos todos os dias. Nós que fazemos atendimento ao cliente, nós que fazemos a mobilidade da cidade. Hoje, você pode chamar um carro de aplicativo 1h, 2h, 3h, 5h da manhã, no lugar mais longe que for, o motorista vai estar lá pronto para te atender. Então, por que não dar um valor para essa categoria que está tanto ajudando a sociedade, lutando para que a mobilidade da cidade funcione? Peço que analisem a lei e entendam que o motorista é a relação mais frágil dessa relação de trabalho, que eles possam sim reconhecer esse vínculo do motorista e essa vulnerabilidade, porque assim como os enfermeiros, médicos e policiais, nós também estamos propícios a sofrer contaminação e, o pior, ficamos ali a menos de um metro de alguém, fazendo serviço de ambulância, socorrendo as pessoas para os hospitais de madrugada, então, assim, somos uma atividade essencial sim, somos trabalhadores e a gente quer que sejamos reconhecidos como trabalhador.”*

(Vicente, 7 de junho de 2020)<sup>(1)</sup>

---

(1) Excerto de entrevista realizada por *WhatsApp* em junho de 2020 pela doutoranda. O nome real do trabalhador foi substituído por um fictício, para preservá-lo. Depoimento contido em: ORSINI, Adriana Goulart de Sena; LEME, Ana Carolina Reis Paes. Salário mínimo, máscara e *alquingel*: acesso ao mínimo ou mínimo de acesso? *Revista Direito UnB*, v. 4, n. 2, p. 171-197, maio/ago. 2020. Disponível em: <encurtador.com.br/bclIOS>. Acesso em: 23 abr. 2022, p. 175.





*Vicente entrega comida durante a pandemia.  
Se expõe ao vírus, se arrisca, não recebe proteção.  
Sem máscara ou alquingel, no fim do mês,  
nem o mínimo ele ganha de remuneração.  
Em um dia de justiça, chega a notícia  
de que um juiz humano, Germano, no nordeste do país,  
julgou procedente a situação.  
O Sindicato venceu a ação.  
O Tribunal do Trabalho do Ceará,  
na pessoa do desembargador Parente,  
disse que na pandemia é direito de toda a gente  
salário-mínimo, máscara e alquingel.  
Empregados ou não, são seres humanos,  
têm direitos, trabalham! Mas a mão da injustiça  
veio como medida de correção,  
sob o argumento de insegurança jurídica  
Brasília disse não e cassou a liminar.  
Salário mínimo, máscara e alquingel.  
Proteção ao vírus que se pega pelo ar.  
Acesso aos direitos previstos na Constituição,  
Por que não?<sup>(2)</sup>*

---

(2) Poesia de autoria da doutoranda, cf.: ORSINI, Adriana Goulart de Sena; LEME, Ana Carolina Reis Paes. Salário mínimo, máscara e alquingel: acesso ao mínimo ou mínimo de acesso? *Revista Direito UnB*, v. 4, n. 2, p. 171-197, maio/ago. 2020. Disponível em: <[https://periodicos.unb.br/index.php/revistadedireitounb/article/view/32405/27452#:~:text=O%20Sindicato%20venceu%20a%20a%C3%A7%C3%A3o,humanos%2Ct%C3%AAm%20direitos%2C%20trabalham!](https://periodicos.unb.br/index.php/revistadedireitounb/article/view/32405/27452#:~:text=O%20Sindicato%20venceu%20a%20a%C3%A7%C3%A3o,humanos%2Ct%C3%AAm%20direitos%2C%20trabalham!>)>. Acesso em: 23 abr. 2022, p. 172.



## Apresentação

“**D**e vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil” trata-se da recente obra de Ana Carolina Reis Paes Leme, Mestre e Doutora pelo Programa de Pós-Graduação em Direito da UFMG.

Sob a ótica da teoria tridimensional de Nancy Fraser e do acesso via Direitos de Marona, Avritzer e Gomes, a autora investiga a multiplicidade de bloqueios, de diferentes naturezas, ao acesso à justiça dos motoristas plataformizados pela via dos Direitos. Para tanto, utiliza-se de denso referencial teórico que orientam as pesquisas realizadas na área de estudos do Acesso à Justiça na Linha 2 do PPGD UFMG.

Outro destaque da produção bibliográfica ora apresentada é a metodologia utilizada. Estruturada em dois eixos: pesquisa bibliográfica e realização de entrevistas semiestruturadas, a pesquisa é exploratório-descritiva, descrevendo um fenômeno social e ancorada em uma abordagem central do tipo qualitativa.

Com rigor e competência, a cada página de sua obra, a autora demonstra profundo e ampliado conhecimento do tema. Ademais, demonstra contínua dedicação e atualização sobre as mais diversas questões que o circunscrevem.

Neste livro, o leitor poderá acessar os resultados da pesquisa doutoral, tendo a autora, a partir das entrevistas realizadas, destacado quatro categorias distintas: condições de trabalho, organização coletiva, demandas por diálogo e acesso à justiça.

De modo a realizar o debate crítico sobre os múltiplos bloqueios no acesso à justiça pela via dos Direitos, sob a luz da concepção tridimensional de Fraser, a autora realizou a sua análise em torno dos seguintes eixos: 1) a indivisibilidade das categorias, redistribuição, reconhecimento e representação; 2) do gênero ao reconhecimento como pessoa; 3) o discurso defensivo quanto ao vínculo de emprego e a compreensão em extensão da relação jurídica em suas proteções e limites; e 4) as decisões judiciais e a alavancagem/desmobilização do movimento sindical.

Com o objetivo de delinear a extensão da pesquisa e reafirmar sua relevância territorial, a autora produziu mapas relativos as entidades sindicais de trabalhadores em empresas e plataformas existentes, com explicitação da técnica utilizada, bem como do número de sindicalizados, com todo o cuidado científico que o modo representativo requer. Tanto das

entrevistas realizadas, quanto dos mapas produzidos, há possibilidade de extração de outros resultados, outros eixos, outras categorias, o que nos leva a afirmar que a pesquisa é um marco para os pesquisadores e estudiosos do tema.

Utilizando a criatividade que lhe é inerente, a autora presta verdadeira homenagem aos trabalhadores entrevistados, pois a obra leva o leitor a viagem, que diuturnamente, realizam os motoristas plataformizados, com rota, mapa, bagagem, caminhos, estradas e destinos.

Neoliberalismo, uberização, manipulações, atos antissindicais, o papel do Direito do Trabalho, a voz empiria neste dado momento histórico e geográfico, dentre outros temas centrais e circundantes são apresentados no texto e trabalhados de forma minuciosa.

É uma obra de destaque, própria daqueles que bem escrevem e se conectam com o tempo e os problemas que dele emergem e contribuem ao debate público científico de qualidade.

Belo Horizonte, 20 de setembro de 2022.

*Adriana Goulart de Sena Orsini*  
Professora do Programa de Pós-Graduação  
em Direito da UFMG.  
Desembargadora do Trabalho no TRT-3.

## Prefácio

# Demandas por Dignidade: Experiências de Injustiça e Lutas por Direitos dos Trabalhadores de Plataformas Digitais

*“L’exigence de justice au travail a été un moteur de la transformation des institutions.”*

Alain Supiot. *Le travail de la justice dans l’histoire*, 2022.

**C***’est injuste!* O desabafo do trabalhador no documentário *“A bout de course, les chauffeurs français contre Uber”*<sup>(1)</sup> está em francês, mas é perfeitamente compreendido em todo o mundo que vivencia a mundialização das práticas empresariais abusivas e de desconexão injustificada da plataforma digital promovidas pela empresa que distribui o trabalho e dirige a prestação pessoal de serviços pelos motoristas aos seus clientes cadastrados no App de uma das maiores empresas de transporte individual de passageiros e de entregas de produtos e serviços, externalizando o trabalho e os custos dos equipamentos. Experiências de injustiça vivenciadas nas vias, calles, avenidas e ruas do mapa da vida de gente de carne e osso, engendradas por tantas outras na rede virtual do capitalismo digital que, como avatares desprovidos de alma e de pudor, constroem relações de trabalho moralmente indecentes. Experiências de injustiça acionam reivindicações morais e demandas por justiça.<sup>(2)</sup>

---

(1) Título do documentário escrito e produzido por Benjamin Carle et Ella Cerfontaine, para a France Télévisions, sobre as lutas jurídicas e sindicais dos motoristas de VTC em Paris, a partir dos depoimentos de Brahim Ben Ali, da representação dos motoristas de Villeneuve-d’Ascq e do advogado trabalhista Jérôme Giusti, e sobre as denúncias trazidas nos documentos conhecidos como “Uber Files”, denunciadas por um ex-lobista da empresa. O documentário está disponível em *france.tvpreview*, maiores informações em: <<https://www.francetvpro.fr/contenu-de-presse/41825014>>, e foi lançado no último dia 18 de outubro, por ocasião da greve geral convocada por centrais sindicais francesas por aumento salarial e contra as reformas anunciadas pelo governo Macron.

(2) DUBET, François. *Injustiças: a experiência das desigualdades no trabalho*. Florianópolis : Editora da UFSC, 2014.

*“Sans papiers, des livreurs Uber Eats réclament leur régularisation”*.<sup>(3)</sup> Publicada no do *Le Monde* poucos dias após a defesa da tese de Ana Carolina Paes Leme, a notícia demonstra como as lutas coletivas contra a precarização do trabalho, intensificada no capitalismo de plataformas pelas empresas que exploram de modo predatório a força de trabalho de pessoas em situação de vulnerabilidade, estão na ordem do dia. Em diversos países nos quais *big techs* espoliam leis, burlam regras e buscam impor um modelo de organização produtiva por meio de plataformas e aplicativos, sem proteção social e direitos trabalhistas, há reclamos contra as injustiças perpetradas pela gestão algorítmica, pelo unilateralismo das plataformas e que, em muitos momentos, eclodem em movimentos coletivos de resistência.

No mês de setembro de 2022, trabalhadores imigrantes desconectados unilateralmente pela *Uber Eats* francesa e sem perspectivas de sobrevivência, protestaram coletivamente contra a decisão da empresa de desconectá-los da plataforma sob o argumento de que suas inscrições seriam irregulares, por uso de documentos inválidos. O cancelamento das 2.500 “contas” foi realizado pela *Uber Eats* com a justificativa de ocorrência de “fraude documental” na criação dos perfis, bem como outras práticas tidas pela empresa como irregulares. A marcha dos entregadores agrupou mais de três centenas de trabalhadores pelas ruas de Paris, expressando coletivamente esta experiência de injustiça e suas demandas por justiça, reclamando regularização de seus vistos para permanência e trabalho e reconexão para manutenção da atividade de entrega e obtenção de renda. Argumentam que suas atividades eram conhecidas e registradas pela plataforma, que utilizou largamente de sua força de trabalho durante a pandemia e os desconectou quando a calamidade sanitária cessou e o risco diminuiu. Reclamam, ainda, o reconhecimento de seu tempo de serviço prestado na França, necessário para os fins de obtenção do visto para trabalho e permanência no país.

O trabalho durante a pandemia, em risco acentuado de contágio, foi um argumento mobilizado pelos trabalhadores em suas denúncias contra a desconexão coletiva realizada pela plataforma ao final do verão francês. Na França, permite-se a regularização administrativa dos vistos de estrangeiros, residentes há mais de três anos, com trabalho remunerado por mais de 24 meses. Contudo, os procedimentos de regularização não estão acessíveis aos entregadores e a instabilidade decorrente da ausência de visto dificulta as demandas e as manifestações públicas dos trabalhadores. As manifestações dos entregadores *sans papiers* explicitam a dimensão de precariedade contida nesta atividade intensa e degradada, longe dos discursos de liberdade,<sup>(4)</sup> bem como agregam o elemento da dupla condição de

---

(3) PASCUAL, Julia. *Sans papiers, des livreurs Uber Eats réclament leur régularisation Plus de 2 500 travailleurs sans titre de séjour ont vu leurs comptes désactivés par la plate-forme et n'ont désormais plus de revenus*. Disponível em: *Sans papiers, des livreurs Uber Eats réclament leur régularisation Plus de 2 500 travailleurs sans titre de séjour ont vu leurs comptes, Le Monde*, 25-26 set. 2022.

(4) “Doctorant en sociologie au Conservatoire national des arts et métiers (CNAM) et auteur d’une thèse sur les travailleurs de plates-formes de livraison de repas, Arthur Jan rappelle qu’au lancement des plates-formes, ‘il y avait beaucoup d’étudiants ou de jeunes peu diplômés, attirés par une promesse de flexibilité, d’indépendance et la pratique du vélo.’ Mais les rémunérations ont chuté et, au fur et à mesure de la dégradation des conditions de

estrangeiros e estrangeiros indocumentados. Em recente pesquisa (2021), menos de 10% dos entregadores tinham nacionalidade francesa, sendo que maior parte dos entrevistados (85%) emigraram da África (31% da região do Maghreb e 54% da África subsariana). Os restos da colonização se evidenciam quando se observa que, em 2021, os entregadores de nacionalidade algeriana correspondem a 21% dos entregadores<sup>(5)</sup> na França. Além da caminhada à sede da empresa, os trabalhadores organizaram bicicleteadas,<sup>(6)</sup> atos de protestos, demonstrando a força do que nasce quando se vivencia uma situação de injustiça, com reivindicações<sup>(7)</sup> que permitam viver e trabalhar com dignidade.

Os relatos dos entregadores publicados pelo *Le Monde* demonstram o “sentimento de frustração” diante da desconexão coletiva promovida pelo Uber Eats depois de um longo período de trabalho arriscado durante a pandemia da Covid-19.<sup>(8)</sup> Frustração pelos direitos

---

travail, on a vu de plus en plus de travailleurs issus de l’immigration, relate-t-il. Depuis deux ans, on observe une population massivement composée d’étrangers arrivés il y a moins de cinq ans et, pour beaucoup, sans-papiers”. In: PASCUAL, Julia. Sans papiers, des livreurs Uber Eats réclament leur régularisation Plus de 2 500 travailleurs sans titre de séjour ont vu leurs comptes désactivés par la plate-forme et n’ont désormais plus de revenus. Disponible em: Sans papiers, des livreurs Uber Eats réclament leur régularisation Plus de 2 500 travailleurs sans titre de séjour ont vu leurs comptes. *Le Monde*, 25-26 set. 2022. Disponível em: <[https://www.lemonde.fr/societe/article/2022/09/24/des-livreurs-uber-eats-sans-papiers-reclament-leur-regularisation\\_6142974\\_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2022/09/24/des-livreurs-uber-eats-sans-papiers-reclament-leur-regularisation_6142974_3224.html)>. Acesso em: 25 set. 2022.

(5) Dablanc L. (Dir.), Aguiléra A., Krier C., Adoue F. et Louvet N., (2021). Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris. Rapport final, 98 p. 16)

(6) Organizada com apoio do *Collectif des livreurs autonomes des plates-formes, do syndicat CNT-SO e da Fédération SUD Commerces et Services*, no dia 1º de outubro de 2022.

(7) Segundo o *Le Monde*, “*L’intersyndicale a également écrit aux ministères de l’intérieur et de l’économie le 19 septembre afin de réclamer des régularisations. Aujourd’hui, une personne sans-papiers peut être régularisée par le travail si elle remplit certaines conditions, comme une présence en France depuis trois ans, un contrat de travail et 24 fiches de paie. Un cadre détaillé dans une circulaire ministérielle de 2012 dite ‘circulaire Valls’ mais qui ne prévoit rien pour ceux qui relèvent du statut d’autoentrepreneur, excluant de facto la plupart des livreurs*”. Em cada lugar, as injustiças se apresentam de forma diversa e com múltiplos aspectos, todos decorrendo das políticas disruptivas em relação aos direitos e à fuga à formalização dos contratos de trabalho promovidas pelas plataformas. Caso tivessem seus vínculos empregatícios reconhecidos, as entregadores que imigraram para França em busca de melhores condições de vida e sobrevivência poderiam ter seus vistos de trabalho deferidos, superando-se eventuais irregularidades. “*Nous vous demandons d’actualiser la circulaire en incluant les ‘factures’ et les ‘preuves de paiement’ émises par les différentes plates-formes dans la liste des pièces qui justifient le travail en France, demande l’intersyndicale. Une revendication que soutient Uber Eats: ‘Il faudrait que le travail indépendant (...) soit pris en compte dans la procédure de régularisation’, écrit la plate-forme au Monde. Sollicité, le ministère de l’intérieur n’a pas souhaité réagir. Auditionné mardi 20 septembre devant la commission des lois de l’Assemblée nationale, Gérald Darmanin a soutenu la régularisation ‘des gens qui travaillent depuis des années sur le territoire’ mais a, dans le même temps, indiqué son souhait de faire en sorte ‘qu’on ne puisse pas créer une entreprise lorsqu’on n’est pas régulier sur le territoire’*”. Disponível em: <[https://www.lemonde.fr/societe/article/2022/09/24/des-livreurs-uber-eats-sans-papiers-reclament-leur-regularisation\\_6142974\\_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2022/09/24/des-livreurs-uber-eats-sans-papiers-reclament-leur-regularisation_6142974_3224.html)>.

(8) ‘Uber Eats, ça les arrangeait bien qu’on travaille pendant la pandémie ou l’hiver. Ils ont fait semblant de ne pas savoir’, s’indigne Aboubakar, qui a plongé dans la ‘galère’ depuis la désactivation de son compte. ‘On pensait qu’on allait être récompensés pour avoir travaillé pendant le confinement mais au lieu de ça, ils nous mettent à la porte comme des merdes’, peste Kevin, un livreur sénégalais de 30 ans. (‘O Uber Eats era um bom ajuste para eles, quer trabalheamos durante a pandemia ou no inverno. Eles fingiram não saber’, disse Aboubakar, que mergulhou

sonegados, frustração pela despedida arbitrária abusiva e injusta, travestida de “desconexão”. No caso dos entregadores franceses, penso que a decisão de demandar relaciona-se à percepção de ruptura em uma confiança estabelecida, uma traição, a desilusão diante da impossibilidade de permanência no trabalho e, quiçá no país.<sup>(9)</sup>

As experiências dos trabalhadores considerados “essenciais” durante os períodos de confinamento e distanciamento na calamidade sanitária e suas demandas por dignidade impulsionam ainda mais movimentos de resistência, de reconhecimento de direitos sonegados e pleitos por alterações normativas. No Brasil, com alta taxa de mortalidade e contaminação e inexistência de políticas governamentais ou regras que garantissem o fornecimento gratuito de itens de prevenção à contaminação pelo Sarvs-Cov2, os trabalhadores invisibilizados pelas plataformas realizaram manifestações coletivas, como o #brequedosApps e se organizaram.<sup>(10)</sup> Com muito atraso e pouca proteção, a Lei n. 14.297/2022 estabeleceu medidas de prevenção e reparação devidas pelas empresas de aplicativos aos entregadores durante a calamidade sanitária, bem como a explicitação formal pelas plataformas das hipóteses de suspensão, bloqueio ou descredenciamento dos entregadores em seus termos de uso.<sup>(11)</sup> Impõe à empresa fornecedora do serviço que garanta ao entregador acesso à água potável e às instalações sanitárias. Determina que a empresa proprietária do aplicativo contrate seguro capaz de cobrir danos decorrentes de acidentes sofridos pelos entregadores durante a atividade de retirada e entrega, bem como assegura pagamento de indenização e “assistência financeira”, calculada de acordo com a média trimestral dos valores recebidos, em caso de afastamento por Covid-19. Com vigência limitada ao período de emergência sanitária e aprovada depois de 18 meses de calamidade de saúde e mais de 500 mil pessoas mortas no Brasil, a Lei assegura que, em caso de afastamento de entregador em razão de infecção comprovada pela Covid-19, a empresa plataforma efetue seu pagamento por 15 dias, prorrogáveis por mais 30 dias (Lei n. 14.297/2022, art. 4º). O magro regime de direitos explicita o grau de precariedade dos entregadores, sem reconhecimento do assalariamento a que

---

em “problemas” desde a desativação de sua conta. “Pensamos que seríamos recompensados por trabalhar durante o confinamento, mas, em vez disso, eles nos expulsam como”, disse Kevin, um entregador senegalês de 30 anos.”). Disponível em: <[https://www.lemonde.fr/societe/article/2022/09/24/des-livreurs-uber-eats-sans-papiers-reclament-leur-regularisation\\_6142974\\_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2022/09/24/des-livreurs-uber-eats-sans-papiers-reclament-leur-regularisation_6142974_3224.html)>.

(9) São os sentimentos de traição, de frustração e de percepção de que se sofreu um ato injusto que, segundo François Dubet (*Injustiças: a experiência das desigualdades no trabalho*. Florianópolis: editora UFSC, 2014), constituem elementos importantes para a decisão dos trabalhadores em demandar contra seus empregadores ou tomadores de serviço, para além do descumprimento das normas legais ou contratuais ajustadas entre as partes.

(10) GONDIM, Thiago Patrício. A Luta por direitos dos trabalhadores “uberizados”: apontamentos iniciais sobre organização e atuação coletivas. *Mediações — Revista de Ciências Sociais*, 25(2), 2020, 469–487. Disponível em: <<https://doi.org/10.5433/2176-6665.2020v25n2p469>>.

(11) BRASIL. *Lei n. 14.297, de 05 de janeiro de 2022*. Dispõe sobre medidas de proteção asseguradas ao entregador que presta serviço por intermédio de empresa de aplicativo de entrega durante a vigência da emergência em saúde pública decorrente do coronavírus responsável pela Covid-19. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2022/lei/l14297.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/lei/l14297.htm) Acesso em: 30 set. 2022.



estão submetidos, desprovidos das proteções que as lutas sindicais, políticas e legislativas dos trabalhadores arrancaram no século passado, com a construção do constitucionalismo social, da seguridade social e do Direito do Trabalho.

Na agenda de debates sobre os entregadores e motoristas acionados por aplicativos, os temas da precarização do trabalho, da deterioração das condições de vida, dos elevados riscos à integridade físico-psíquica e de acidentes de trabalho, estão intimamente ligados com a sonegação dos direitos sociais que decorrem da (des)responsabilização das plataformas digitais em face aos trabalhadores, considerados como “parceiros”, “clientes”, “autônomos”, “prestadores de serviços”, em um movimento de fuga da legalidade juslaboral, com a reiterada recusa em reconhecer a presunção de assalariamento por parte das empresas. Por sua centralidade, o assunto desperta o interesse de pesquisadores vinculados às boas universidades, sejam elas nacionais ou estrangeiras. Na área do Direito do Trabalho, assim como as pesquisas realizadas na UFRJ, na UFBA e na UFPR<sup>(12)</sup>, também são precursores os estudos oriundos da Universidade Federal de Minas Gerais,<sup>(13)</sup> centro de excelência e que conta com uma competente equipe de docentes e pós-graduandos. O livro publicado pela LTr Editora em 2019, de autoria de Ana Carolina Reis Paes Leme, “*Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber*” é um dos frutos do trabalho desenvolvido no âmbito do Programa de Pós-Graduação em Direito da UFMG, assim como o é a obra que tenho a alegria de prefaciá-la, originária de tese de

---

(12) Sem pretender esgotar a lista das referências sobre o tema, cito: OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. O Direito do Trabalho (des)conectado nas plataformas digitais. *Teoria Jurídica Contemporânea*, v. 4, n. 1 (2019). Disponível em: <<https://revistas.ufrj.br/index.php/rjur/article/view/24367>>; CARDOSO, Ana Claudia Moreira; ARTUR, Karen; OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. O trabalho nas plataformas digitais: narrativas contrapostas de autonomia, subordinação, liberdade e dependência. *Revista Valore*, [S.l.], v. 5, p. 206-230, set. 2020; OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; GRILLO, Sayonara. Conceito e crítica das plataformas digitais de trabalho. *Revista Direito e Práxis*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 4, p. 2.609-2.634, 2020; OLIVEIRA, Murilo de Carvalho Sampaio. *As Plataformas Digitais e o Direito do Trabalho: como entender a tecnologia e proteger as relações de trabalho no século XXI*. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2021; GONDIM, Thiago. A Luta por Direitos dos Trabalhadores “Uberizados”: Apontamentos iniciais sobre organização e atuação coletivas. *Mediações — Revista de Ciências Sociais*, 25, 469, 2020; MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Orgs.). *O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos*. Curitiba: UFPR, Clínica Direito do Trabalho, 2022. *E-book*.

(13) Dentre os quais destaco: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Brusno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coords.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 162-164; ORSINI, Adriana Goulart de Sena; LEME, Ana Carolina Reis Paes. Litigância manipulativa da jurisprudência e plataformas digitais de transporte: levantando o véu do procedimento conciliatório estratégico. *Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região*, v. 10, n. 95, p. 24-44, jan. 2021. Disponível em: <<https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/182394>>. Acesso em: 18 abr. 2022; ORSINI, Adriana Goulart de Sena; LEME, Ana Carolina Reis Paes. Salário mínimo, máscara e alquingel: acesso ao mínimo ou mínimo de acesso? *Revista Direito*, UnB, v. 4, n. 2, p. 171-197, maio/ago. 2020. Disponível em: <[https://periodicos.unb.br/index.php/revistadedireitounb/article/view/32405/27452#:~:text=O%20Sindicato%20venceu%20a%20a%C3%A7%C3%A3o,humanos%2Ct%C3%AAm%20direitos%2C%20trabalham!](https://periodicos.unb.br/index.php/revistadedireitounb/article/view/32405/27452#:~:text=O%20Sindicato%20venceu%20a%20a%C3%A7%C3%A3o,humanos%2Ct%C3%AAm%20direitos%2C%20trabalham!>)>. Acesso em: 23 abr. 2022. REIS, Daniela Muradas; CORASSA, Eugênio Delmaestro. Aplicativos de Transporte e Plataforma de Controle: o mito da tecnologia disruptiva e a subordinação por algoritmo. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coords.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017.

doutorado orientada pela professora Adriana Goulart de Sena Orsini (UFMG) e aprovada por banca integrada pelos professores Guilherme Guimarães Feliciano (USP), Ana Claudia Moreira Cardoso (UFJF), Maria Cecília Máximo Teodoro (PUC-Minas), Tereza Cristina Baracho Thibau (UFMG), Adriana Goulart de Sena Orsini (UFMG) e Raysa Sarmiento de Souza (UFPA) e que mereceu a nota máxima, por sua qualidade.

*“De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil”* é fruto de um diálogo entre saberes acadêmicos distintos e de uma pesquisa empírica consistente.<sup>(14)</sup> À rica e consistente análise, somam-se a crítica indispensável para a construção de saberes sobre relações jurídicas que envolvem fenômenos hipercomplexos e a bela escritura de Ana Carolina Reis Paes Leme, que nos permite uma fluidez de leitura e um rico aprendizado. A autora assume o desafio de aproximar os campos judicial e judiciário do acadêmico, com o objetivo de furar bloqueios ao acesso à justiça e contribuir para que o Poder Judiciário não sucumba às *“estratégias que conspiram contra o Estado Constitucional Democrático de Direito”*. Em suas palavras, “a Justiça precisa não apenas tirar a venda — fazendo uma referência a Têmis, a deusa da justiça que tem os olhos vendados —, mas olhar de perto, percebendo as demandas anteriores e também aquelas concomitantes ao reconhecimento jurídico.” Não se trata, adverte Ana Carolina Leme, de agir com parcialidade ou de se distanciar à necessária imparcialidade intrínseca à função jurisdicional, mas de erigir uma *“Têmis da modernidade”*, que não seja *“vendada, enganada ou manipulada”*.

Graduada em Direito na Universidade Federal de Uberlândia, desde cedo Ana Carolina beneficiou-se da perspectiva interdisciplinar que as universidades públicas permitem ao se engajar no programa de iniciação científica no curso de geografia, sob os auspícios da UFU e CNPq. A construção social do espaço, o pensamento inovador e rigoroso de Milton Santos — intelectual brasileiro cuja obra é de leitura obrigatória a meu sentir — sobre o ambiente, o consumo, cidadania e globalização, influenciaram a autora a prosseguir para as áreas ambiental e quando percebeu como a “pobreza e as injustiças sociais afetam o meio ambiente natural, ‘debandou’ do Direito Ambiental para o Direito do Trabalho”.

No Direito do Trabalho, sua trajetória é de sucesso, pois foi aprovada em concurso público e empossada como servidora do Tribunal Regional do Trabalho na 3ª Região e nos processos seletivos para os programas de Mestrado e Doutorado da Universidade Federal de Minas Gerais. Orientada pela competente professora e desembargadora Adriana Sena, escolheu seus temas de pesquisa a partir da percepção sobre a injustiça a que estavam submetidos os motoristas de Belo Horizonte que forneciam os serviços de *Uber Black*. Seu

---

(14) Sindicato dos Condutores de Veículos que utilizam aplicativos de Minas Gerais, o Sindicato dos Motoristas de Transporte Privado Individual de Passageiros por Aplicativo do Estado do Pernambuco, o Sindicato de Motoristas de Transportes por Aplicativo do Estado do Pará, o Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transporte Terrestre Intermunicipal do Estado de São Paulo, o Ride-share Drivers United, a Associação dos Motoristas Parceiros das Regiões Urbanas do Brasil, a Associação de Motoristas Autônomos e de Plataforma Digital de Brasília.

depoimento sobre os motivos da escolha dão conta de sua insatisfação com as injustiças cotidianas quando soube que um trabalhador que haviam buscado organizar um coletivo para dialogar com a empresa plataforma havia sido “*bloqueado porque fez motim*”. O mito da economia do compartilhamento começava a desmontar e a partir de congressos e discussões conjuntas entre diversos juristas do trabalho, a consistência das reflexões sobre as evidências empíricas conduziram à construção de um objeto de pesquisa dentro de um campo que se abria. Com os colegas José Eduardo de Resende Chaves Júnior e Bruno Alves Rodrigues, e apoio da editora LTr, organizaram o livro *Tecnologias Disruptivas e a Exploração do Trabalho Humano*. Seus artigos sobre “Uber e o Uso do *Marketing* da Economia Colaborativa” e “A Relação entre o Implemento das Inovações Tecnológicas Disruptivas e a Potencialização de Práticas Antissindicais” foram escritos durante o mestrado.

Durante a pandemia, assim como demonstraram nossas pesquisas na UFRJ sobre trabalhadores essenciais e judicialização, a “ação da pandemia” foi a reivindicação judicial por fornecimento de equipamentos de proteção individual, em um momento no qual o direito de emergência do trabalho no Brasil, ao contrário do que ocorreu em outros países, voltou-se para proteger a continuidade das atividades econômicas ou suspensão de contratos e redução salarial, em vez de instituir deveres claros para empregadores e tomadores de serviços de proteção à saúde e à vida de seus trabalhadores, com o fornecimento das medidas adequadas para proteção e prevenção. Se por toda a história será importante contar e relembrar os pequenos fatos que contribuíram para que mais de 670 mil famílias brasileiras perdessem seus entes queridos durante a emergência sanitária da Covid-19, para a academia brasileira é importante registrar os estudos que visibilizaram o papel que as instituições do trabalho — dentre as quais as entidades sindicais, o Ministério Público do Trabalho e a Justiça do Trabalho, cada qual com suas possibilidades e limites — desempenharam neste período de dor e luto. Enquanto no Rio catalogávamos as ações dos trabalhadores do setor de saúde e as respostas institucionais dadas pelos sindicatos e justiça do trabalho às necessidades prementes dos técnicos, enfermeiros e auxiliares de enfermagem que lutavam pela vida,<sup>(15)</sup> na UFMG a autora e sua orientadora refletiam sobre o mínimo de acesso para o acesso ao mínimo pelo Sindicato dos Trabalhadores em Aplicativos no Ceará.<sup>(16)</sup> Foi então que os primeiros passos para a construção da pesquisa que resultou neste livro começaram, com a observação sobre o movimento sindical dos motoristas de transporte individual de

---

(15) Refiro-me ao projeto de pesquisa que desenvolvi, envolvendo bolsistas de iniciação científica do programa PIBIC-UFRJ e CNPq, mestrandos e doutorandos vinculados ao PPGD-UFRJ e pós-doutorando vinculado à CAPES, sobre Direito do Trabalho e Pandemia (2020-2022), e que resultou em alguns artigos, dentre os quais o de minha coautoria com Thiago Patrício Gondim e Joyce Moreira da Rocha Forte intitulado “Saúde em Pandemia: demandas sindicais de trabalhadores essenciais e respostas institucionais”, no livro *Cidade standard: precarização e reconfigurações urbanas*, publicado em 2020 pelo PROURB da UFRJ, disponível no link: <<https://bit.ly/3EEYo6C>>.

(16) Salário mínimo, máscara e *alquingel*: acesso ao mínimo ou mínimo de acesso? In: *Revista Direito*. UnB, v. 4, n. 2, p. 171-197, maio/ago. 2020.

passageiros por plataformas e a observação presencial da reunião de fundação da FENAS-MAPP, federação sindical assim denominada em virtude da autonomia organizativa que os trabalhadores têm, que a Constituição lhes assegura, embora a dogmática tradicional tenda a encarar de outro modo, pela discrepância com as formas jurídicas talhadas no ultrapassado título V da CLT. Paro por aqui, para não dar mais *spoilers* sobre o livro que tenho a alegria de prefaciá-lo, não sem antes observar que a trajetória de uma doutoranda diz muito sobre sua tese. Em sua tese, Ana retoma o pensamento crítico de Milton Santos, não à toa. Diga-me o que lê, diga-me o que vê, que te direi minha percepção sobre o que és. Lembro-me, então, do encanto que também tive ao ler que a globalização era fábula, perversidade, possibilidade, quando caiu em minhas mãos a brochura de “Por uma outra globalização”. Inovador, Milton Santos revelava a globalização como ápice do processo de internacionalização capitalista, mas antecipava a necessidade de compreender o fenômeno por um olhar conjunto sobre o estado das técnicas e o estado da política. A tecnologia das informações, a cibernética, a informática, a eletrônica (e, hoje, acrescentaríamos a IA e os algoritmos) que conformam o atual estágio das técnicas possibilitam a simultaneidade de ações, a aceleração do tempo e dos processos históricos, ao tempo em que o olhar para a política nos permite compreender que existem sujeitos que constroem, agem ou se omitem, para a construção desta história. O pensamento de Milton Santos esteve sempre presente nesta trajetória, ampliando o espaço dos saberes, abrindo caminhos e fornecendo lentes para ver um fenômeno que, assim como a globalização é, ao mesmo tempo, *fábula, perversidade e possibilidade*.<sup>(17)</sup>

Que superadas as *fábulas* que nos contam sobre as plataformas, possamos nos sensibilizar sobre as *perversidades* que engendram as empresas que as desenvolvem e controlam com processos de trabalho precarizados e desprotegidos, para construir *possibilidades* de inclusão, movimentos coletivos e empatia. Da *fábula* da economia do compartilhamento, da *perversidade* do capitalismo de plataforma devemos engendrar *possibilidades* para que as plataformas sejam locais de encontro, trabalho digno e utopia de um mundo melhor.

De Paris para Minas Gerais, outubro de 2022.

*Sayonara Grillo*

Professora da Faculdade Nacional de Direito.  
Desembargadora do Trabalho no TRT-1.

---

(17) Tomo de empréstimo para a analogia, as expressões e pensamento de Milton Santos. Globalização como *fábula* de um discurso que retrata um fenômeno tal como nos fazem vê-lo: as ideias de aldeia global, de morte do Estado, de mercado dito global indicam a ideologização maciça embutida no discurso da globalização. Como *perversidade*, porque não podemos desprezar a dimensão do mundo global tal como é, com desemprego, pobreza, exclusão social crescente, aumento das desigualdades e polarização, mas também como *possibilidade*. Afinal, é preciso jamais olvidar que se as bases materiais que propiciaram a globalização forem postas a serviço de outros fundamentos sociais e políticos, estarão criadas as condições para diminuir a nocividade inerente à atual globalização econômica. In: *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

# Introdução

**E**scrito no calor do debate e em um período turbulento, durante a pandemia do vírus SARS-CoV-2, o presente livro, analisando um fenômeno contemporâneo e complexo, objetiva compreender as lutas por acesso à justiça via direitos dos motoristas que dirigem para as plataformas Uber e 99 no Brasil. Percebeu-se que existem muitas e infinitas lentes para olhar o trabalho de motoristas plataformizados, e que o presente trabalho se soma a tantos outros que buscam contribuir para o debate acerca do tema, o qual, diga-se de passagem, instiga e preocupa pesquisadores não apenas no Brasil, mas em todo o mundo e, inclusive, em organismos internacionais. Nesse sentido, optou-se por compreender como se conforma a luta desses trabalhadores por reconhecimento, redistribuição e representação, sob a ótica da teoria tridimensional de Nancy Fraser.

A pesquisa, embora baseada em teoria da justiça sob uma perspectiva interdisciplinar, teve o Direito como eixo central. E assim se diz porque a luta dos motoristas plataformizados é um problema de acesso à justiça, e esse problema ocorre em grande medida em face a construção forjada pelas plataformas de transporte individual de passageiros de um espaço de não incidência do Direito, em especial do Direito do Trabalho, campo social e econômico no qual as plataformas construíram e seguirão construindo suas teses de afastabilidade do seu espectro protetivo. No Brasil, segundo pesquisa empírica realizada pela Universidade Federal do Paraná (UFPR), de todas as decisões de Tribunais Regionais do Trabalho (TRTs) e do Tribunal Superior do Trabalho (TST) envolvendo a Uber e a 99, de 2017 a 2021 (485 decisões), 78,14% destas decisões são desfavoráveis à caracterização da relação de emprego entre o motorista e as plataformas Uber e 99, dados que revelam que, aparentemente, as plataformas estariam ganhando a disputa pelo espaço jurídico-laboral.

O mapeamento feito pela autora deste livro, durante a pesquisa de mestrado revelou que, até julho de 2018, não havia nenhum acórdão de Tribunal Regional do Trabalho (TRT) reconhecendo vínculo de emprego entre o motorista e a Uber. Nesse mapeamento identificou-se que havia algo disfuncional com a via de acesso à justiça. Percebeu-se ser necessário realizar pesquisa de campo mais aprofundada para a compreensão do dado que exsurgia – inexistência de decisão contrária, uma vez que deslocado da práxis e da própria ciência jurisprudencial. A análise realizada desvendou que a jurisprudência dos tribunais do

trabalho do Brasil estava sendo manipulada. Trata-se de um achado da pesquisa do mestrado da autora deste livro, cujos desdobramentos serão retomados no capítulo 2 desta obra. A defesa pública da dissertação de mestrado em Direito no Programa de Pós-Graduação em Direito no dia 03 de agosto de 2018 expôs a estratégia processual da empresa Uber em face ao Poder Judiciário brasileiro.

A primeira decisão que reconheceu o vínculo de emprego do motorista plataformizado é de 16 de agosto de 2018 do TRT da 2ª Região (São Paulo). Na sessão de julgamento o pedido das partes de retirada dos autos de pauta foi indeferido pela Des. Relatora, tendo sido dado provimento do recurso do autor para conceder provimento parcial ao recurso ordinário para declarar o vínculo de emprego entre o motorista e a Uber do Brasil Tecnologia Ltda. pelo período de 14.07.2015 a 14.06.2016, condenando-a ao pagamento de aviso prévio indenizado (30 dias); décimo terceiro proporcional de 2016 (6/12) e de 2017 (6/12), férias proporcionais (11/12) acrescidas de 1/3, FGTS, com a indenização de 40%, e multa do art. 477 da CLT. Trata-se do primeiro acórdão do Brasil reconhecendo o vínculo de emprego.<sup>(3)</sup>

Em agosto de 2019 foi proferida a primeira decisão do TRT da 3ª Região (Minas Gerais), reconhecendo o vínculo de emprego entre um motorista e a Uber. Observou-se, inclusive, com artigo publicado no decorrer da pesquisa<sup>(4)</sup>, que a Uber fazia predição e, com isto, apenas os processos indicados pela inteligência artificial com a decisão de improcedência iam a julgamento. Entretanto, como a inteligência artificial e a predição não conformam a realidade que lhes escapam na alteridade, o processo n. 0010806-62.2017.5.03.0011, da 11ª Turma do TRT da 3ª Região, foi levado a julgamento. Entretanto, uma alteração na composição da Turma em face ao afastamento justificado por um dos desembargadores na sessão, acabou por alterar o entendimento turmário sobre o vínculo de emprego, com o seu reconhecimento.

No âmbito do TST, até dezembro de 2021, havia cinco decisões, todas relacionadas à empresa Uber. A primeira decisão ocorreu em janeiro de 2019, seguida de outras duas, em fevereiro e setembro de 2020, e mais duas em fevereiro e maio de 2021, em quatro diferentes turmas da Corte. Essas decisões, com argumentos semelhantes, não reconheceram o vínculo de emprego entre motorista e Uber. A mencionada pesquisa da UFPR demonstrou que essas decisões geraram um impacto importante em decisões de instâncias inferiores,

---

(3) BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. Processo n. 1000123-89.2017.5.02.0038 (ROT). Recorrente: Márcio Vieira Jacob. Recorrido: Uber do Brasil Tecnologia Ltda.; relª. Desª. Beatriz de Oliveira Lima. 2018. Disponível em: <<https://pje.trt2.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/1000123-89.2017.5.02.0038/2#14899d9>>. Acesso em: 8 ago. 2022.

(4) ORSINI, Adriana Goulart de Sena; LEME, Ana Carolina Reis Paes. Litigância manipulativa da jurisprudência e plataformas digitais de transporte: levantando o véu do procedimento conciliatório estratégico. *Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região*, v. 10, n. 95, p. 24-44, jan. 2021. Disponível em: <<https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/182394>>. Acesso em: 18 abr. 2022.

como indicam “as redes de citações”, isto é, quais precedentes foram citados nas decisões. Apenas em abril de 2022 foi proferida a primeira decisão do TST, pela sua 3ª Turma, que considerou presentes os elementos fático-jurídicos do vínculo de emprego.

Ressalte-se que o problema se refere ao acesso à justiça e não somente da via de acesso ao Poder Judiciário ou ao sistema de justiça. A estratégia de manipulação processual realizada pela Uber, ao não permitir que os tribunais decidam a questão por seus inúmeros magistrados e órgãos fracionários, interfere no acesso à justiça de forma integral. Salienta-se que, quando uma potência empresarial interfere nos julgamentos e nos processos nos tribunais do país, permitindo que apenas parcela de seus magistrados ou órgãos fracionários, por predição, julguem segundo um único entendimento, o empresarial, é algo gravíssimo. Trata-se de utilização da inteligência artificial preditiva de forma a impedir o exercício da jurisdição pelo Poder Judiciário, nos termos da CF/1988 e de todo o sistema de acesso via direitos.

A análise de mérito de relações fático-jurídicas é direito e dever do Poder Judiciário como um todo e não apenas a parcela escolhida por uma potência econômica-empresarial transnacional. A importância da pesquisa científica é inexorável, como se demonstra. O Poder Judiciário centrado em suas obrigações funcionais diárias muitas vezes não tem condições materiais ou mesmo órgãos de pesquisas voltados à avaliação e atuação em estratégias antiéticas, antijurídicas, manipuladoras etc. Portanto, o papel da academia é fundamental para a construção de um sistema de Justiça que possa viabilizar o acesso à Justiça via direitos.

No caso da uberização do trabalho dos motoristas de transporte privativo de passageiros, verificou-se que as plataformas — a Uber como precursora e a 99 “de carona” — atuam em busca da construção de um espaço do não enquadramento seja jurídico, seja legal. Objetivam, na realidade, um desenquadramento do arcabouço jurídico-legal nacional, como se o direito e os institutos jurídico-legais existentes não pudessem ser validamente aplicáveis para o modelo de negócios platformizado. A retórica divulgada e reprisada é que se trata de uma novidade e nada que existe se lhe aplica. Em um cenário de obstrução de vias, pensar o acesso à Justiça em sua concepção tradicional, importantíssima sob o critério histórico-evolutivo e proveniente da obra de Mauro Cappelletti e Bryant Garth<sup>(5)</sup>, pode até ser de interesse de algumas investigações científicas. Não é o caso desta pesquisa, que compreende a concepção tradicional como uma etapa do caminho e das estradas que levam ao acesso à justiça. A desobstrução de vias de acesso e a compreensão aprofundada do fenômeno jurídico-econômico-social do trabalho do motorista em plataformas realizadas sob o marco teórico do acesso à Justiça pela via dos direitos é a opção metodológica que aqui se faz, pois sua base de compreensão do justo é tridimensional com reconhecimento, com redistribuição e com representação.

---

(5) CAPPELLETTI, Mauro; GARTH, Bryant. *Acesso à justiça*. Trad. Ellen Gracie Northfleet. Porto Alegre: Fabris, 1988.

O espaço concreto de atuação adequada e justa do Direito em relações fundadas em fenômenos jurídico-econômico-sociais hipercomplexos só pode ser alcançada com o diálogo rigoroso com outros campos do saber e suas disciplinas. A dialogicidade com rigor científico permitirá conhecer e utilizar pesquisas de outros campos do saber, realizar pesquisas com outros aportes, além de proceder a análises mais ricas ao campo jurídico, ampliadas pelo diálogo realizado e pelos dados do campo. Fazer chegar ao campo judicial e judiciário, o conhecimento empírico que vem sendo produzido de modo cada vez mais consistente pela academia, é um dos desafios atuais nacionais com vistas a romper obstáculos ou bloqueios existentes ao acesso à justiça via direitos no e pelo Poder Judiciário.

Para divulgar esse conhecimento empírico, será utilizada a imagem metafórica da viagem, em alusão às corridas que os motoristas fazem, mas também buscando inferir a ideia do caminho que foi traçado para se chegar a tal compreensão, de que a luta dos motoristas platformizados é uma disputa por espaço de incidência do Direito. A via do acesso à justiça está não apenas congestionada, como mencionado no livro *“Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça pela via dos direitos dos motoristas da Uber”*, mas obstruída com tantas interferências realizadas por essas plataformas no território e que continuam a ser realizadas, como será demonstrado nesta obra. Seguindo a metáfora proposta, ao iniciar a corrida, será traçada a rota, situada a viagem no mapa, organizada a bagagem, percorridos os caminhos e as estradas, chegando-se aos destinos.

No capítulo 1, iniciada a corrida, será traçada a rota da viagem, justificando-se as escolhas metodológicas e a importância da pesquisa empírica no e para o Direito. A pesquisa desenvolvida foi exploratório-descritiva, ao descrever um fenômeno social. O método foi o de realizar entrevistas em profundidade. Para responder às perguntas elaboradas, esta pesquisa foi ancorada em uma abordagem central do tipo qualitativa. Atentou-se ao alerta de que o passo a passo do processo da pesquisa qualitativa deve ser descrito de forma clara e transparente, para não gerar desconfiança em relação aos resultados. Por esse motivo, serão explicados, no capítulo 1, os caminhos seguidos nesta pesquisa, elaborada sobre dois eixos: pesquisa bibliográfica e realização de entrevistas semiestruturadas. Estas foram realizadas em profundidade e com posterior elaboração de mapas sobre a abrangência de atuação das empresas citadas.

Traçada a rota, antes de iniciar a viagem, o capítulo 2 será desenvolvido com uma alusão simbólica ao mapa, item essencial para se realizar qualquer viagem que se queira chegar a um lugar desejado. Esse mapa indicará que o panorama da uberização insere-se no contexto do capitalismo globalizado, neoliberal e financeirizado, em um cenário de ausência de um Estado de bem-estar social. O mapa que se tem por referência neste trabalho não é uma realidade já dada e estática sobre um papel. Mapas se referem à representação gráfica e participam de realidades em processo contínuo de construção. Busca-se a compreensão



do espaço como “sistemas de objetos e ações”, concepção desenvolvida por Milton Santos<sup>(6)</sup> para compreender o que se denomina aqui de “manipulação do território”, realizada pela atuação da Uber e da 99 no Brasil. Tanto nos mapas de dados em representação geográfica, quanto no panorama de contextualização que todo o capítulo 2 traça, aborda-se a relação entre os algoritmos e a prática de atos sindicais, mais uma forma de manipulação do Direito que as plataformas se utilizam, buscando impedir a formação das organizações coletivas — e também aponta-se o relevante papel do Direito do Trabalho para regular, impor limites e garantir direitos, abeberando-se da contribuição dos estudos realizados academicamente<sup>(7)</sup>.

Concebido o mapa da viagem, será preciso organizar a bagagem, lançando mão de teorias que possam dialogar com a pesquisa empírica. No capítulo 3, justificar-se-á o motivo da ampliação do marco teórico para além do campo estritamente jurídico. Analisar-se-á a luta dos motoristas por Justiça e por acesso cujas demandas se inserem na tridimensionalidade fraseana: redistribuição, reconhecimento e representação. Fraser, ao conceituar as escalas da justiça, indaga como assegurar representação adequada e igual voz para aqueles que reclamam posição a respeito de um assunto determinado, mas que se sentem excluídos por marcos existentes baseados em territorialidade, lente na qual se enfoca o conflito dos motoristas plataformizados.

Traçada a rota no capítulo 1, compreendido o mapa da viagem no capítulo 2 e organizada a bagagem no capítulo 3, será o momento de iniciar a corrida, percorrendo estradas e caminhos para se chegar aos destinos.

Após a realização das entrevistas, foi preciso reunir o vasto material da pesquisa qualitativa. Cada uma das entrevistas trouxe questões pertinentes a esta pesquisa. Na análise dos dados extraídos e do material qualitativo, buscou-se compreender o universo de pessoas que exercem posição de liderança sindical, e que também são motoristas plataformizados e as questões que por eles foram problematizadas como a luta pela justiça em sua concepção tridimensional.

A técnica adotada para o mapeamento e espacialização dos sindicatos de motoristas de plataforma foi a conhecida como *snowball*, utilizando-se redes de contatos para identificar os entrevistados. Como limitação da pesquisa, compreende-se que o mencionado universo não contempla todas as formas de organizações coletivas de motoristas plataformizados, pois embora seja possível identificar, por outras vias, organizações coletivas que não foram citadas pela rede de pesquisa, a opção por não as mapear foi necessária, para não ferir a metodologia adotada, que se baseia em mapear as organizações coletivas sindicais a

---

(6) SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2009.

(7) Nos momentos em que se quiser referir às investigações realizadas por pesquisadores no âmbito das universidades, será utilizada a palavra Academia, para englobar tanto as publicações (artigos, dissertações, teses) quanto os eventos, aulas, grupos de estudo, de pesquisa e de extensão que nelas acontecem.

partir da indicação dos próprios sujeitos. Reconhece-se, assim, que, pela limitação metodológica, não se encontram aqui presentes as associações e lideranças de grupos de *Whatsapp*, certamente existentes, como também outros sindicatos no Brasil, passíveis de existência, que não foram mapeados. Tal opção metodológica está justificada no primeiro capítulo.

Antes de examinar os dados, cabe uma reflexão sobre a metodologia de pesquisa e análise de conteúdo desenvolvida nesta obra, resultado da pesquisa de doutorado da autora. Acredita-se que os achados desta pesquisa representam um processo de enriquecimento da construção do conhecimento científico-jurídico, ao ultrapassar a pesquisa bibliográfica e jurisprudencial, principalmente porque existem inúmeros trabalhos científicos nacionais e estrangeiros sobre o assunto da plataformização e da uberização do trabalho. Por esse motivo, o diferencial da obra e o que a distingue e a caracteriza está em ir além do que já existe no campo jurídico, enriquecendo a construção do conhecimento científico-jurídico com dados da empiria, encontrando-se aqui o ineditismo da pesquisa e a sua pertinência como contribuição para a transformação e solução dos problemas sociais em nosso País.

O que instigou a pesquisadora foi olhar para o “mundo real”, com as vivências, vidas e vínculos sob as lentes dos motoristas de transporte privado de passageiros. E, com esse olhar, questionar que mundo é esse em que as condições de trabalho (de vida) foram impostas pelas plataformas e em que o Direito permite e até mesmo confirma a exploração ditada por uma potência transnacional e, por meio de um algoritmo que chega até a sociedade, via aplicativo.

Para além de determinar o que deveria ser considerado como acesso à justiça dos motoristas plataformizados, o enfoque é mostrar o que ele é pela voz dos próprios motoristas plataformizados e o que está por trás das suas lutas por direitos. Dessa forma, traçada a rota e compreendido o mapa da viagem, organizada a bagagem, percorridas estradas e caminhos, onde estão impressos os dados extraídos da realidade e do território e, dando continuidade ao uso das metáforas, chega-se a destinos.

Nesse contexto, o capítulo 4 apresentará os dados e análises. Foi requerido nesse ponto um esforço pessoal e profissional da pesquisadora, já que a pesquisa de campo, por meio de entrevistas em profundidade, gerou dados primários reunidos em um arquivo de mais de 800 páginas. Relatos marcantes, todos eles são. A opção pela análise categorial se respalda no fato de que se trata da melhor alternativa quando se quer examinar valores, opiniões, atitudes e crenças por meio de dados em pesquisa qualitativa. Portanto, a interpretação dos dados se deu pelo método de análise de conteúdo, corroborado pelas observações *in loco*, sem a utilização de qualquer *software* ou inteligência artificial de análise. O exame foi feito de forma artesanal, mediante gravação, impressão, leitura e estipulação das categorias.

A partir das entrevistas, foi possível a análise de quatro categorias distintas, criadas como uma forma de organizar o texto: 1) condições de trabalho; 2) organização coletiva; 3) demandas por diálogo; e 4) acesso à justiça. Em cada categoria foi possível identificar

demandas por reconhecimento, redistribuição e representação que, como se verá ao longo do livro, são dimensões que não se apresentam de forma isolada, trabalhando de maneira tridimensional. A efetivação de uma delas não basta para que se realizem as demandas por justiça via direitos, como se desenvolverá ao longo do texto.

No capítulo 5, com o intuito de guiar o debate crítico sobre os múltiplos bloqueios no acesso à justiça pela via dos Direitos, sob a luz da concepção tridimensional de Fraser, dividiu-se novamente a análise, agora em torno dos seguintes eixos: a indivisibilidade das categorias redistribuição, reconhecimento e representação; do gênero ao reconhecimento como pessoa; o discurso defensivo quanto ao vínculo de emprego; e as decisões judiciais e a alavancagem/ desmobilização do movimento sindical. Posteriormente à indicação dessas divisões, serão tecidas considerações acerca da dimensão críticas ao vínculo de emprego, apontando o que a empiria tem a dizer à normatividade positivada, para além dos direitos trabalhistas existentes.

Chegando próximo ao fim desta trajetória, existem destinos, o último campo do mapa oferta uma análise sob a lanterna dos conceitos de remédios afirmativos e também daqueles transformativos, explicados no capítulo 3. Parte-se, assim, de uma base empírica, declara-se os seus pressupostos, em forma de categorias, e conjuga-se teoria, realidade e alto teor crítico para identificar e problematizar a multiplicidade de bloqueios de diferentes natureza ao acesso dos motoristas plataformizados. Chega-se, dessa forma, à ponderação de que a Justiça precisa não apenas tirar a venda – fazendo uma referência a Têmis, a deusa da justiça que tem os olhos vendados –, mas olhar de perto, percebendo as demandas anteriores e também aquelas concomitantes ao reconhecimento jurídico. Não se trata, como se verá, de parcialidade, de afastamento ou de recusa ao exercício de poderes e deveres inerentes a função jurisdicional ou judicial. Trata-se de uma Têmis da modernidade, que não quer mais ser vendada, enganada, manipulada, inserida em estratégias que conspiram contra o Estado Constitucional Democrático de Direito e que não lhe permite realizar justiça em todas as dimensões.

Nas considerações finais, apresentam-se temas que fogem ao campo restrito do objeto de exame nesta pesquisa. A apresentação desses temas justifica-se na medida em que questões e fenômenos foram descobertos, juntamente com os dados da pesquisa no campo. Tornou-se oportuno destacar que os movimentos sociais merecem atenção da Academia em novas pesquisas a serem desenvolvidas. O campo é riquíssimo. Eis a proposta derradeira do trabalho. Aliás, importante deixar consignado, para que não se diga de eventual amplitude da temática, que não se pretende oferecer respostas a todas, complexas e tão diversas questões que envolvem o tema do acesso à justiça, pela via dos direitos, dos motoristas plataformizados no Brasil. Mas, sem dúvida, o que se pretendeu foi ampliar a lente jurídica, bem como a visão crítica acerca das injustiças que bloqueiam e impedem referido acesso.



## Capítulo 1

# A Rota: Opções Metodológicas da Pesquisa

A pesquisa desenvolvida foi exploratória-descritiva, descrevendo um fenômeno social. O método foi o de realizar entrevistas em profundidade. Para responder às perguntas elaboradas, esta pesquisa foi ancorada em uma abordagem central de tipo qualitativa. Nesse sentido, “a abordagem qualitativa atua levando em conta a compreensão, a inteligibilidade dos fenômenos sociais e o significado e a intencionalidade que lhe atribuem os atores”<sup>(8)</sup>. O passo a passo do processo da pesquisa qualitativa deve ser descrito de forma clara e transparente, para não gerar desconfiância em relação aos resultados.

Por esse motivo, serão explicados os caminhos da pesquisa, que se estruturou em dois eixos: pesquisa bibliográfica e realização de entrevistas semiestruturadas em profundidade, com a elaboração de mapas sobre a abrangência de atuação das empresas. A intenção é que essas técnicas forneçam maior riqueza de informação e de compreensão, contribuindo para um melhor entendimento do fenômeno, aumentando também a plausibilidade dos dados.<sup>(9)</sup>

### 1.1. Relevância da pesquisa empírica no Direito

Rebecca Lemos aponta que a análise do Direito, como objeto de uma pesquisa empírica, é bem recente e ainda muito pouco consolidada na formação acadêmica das faculdades da área disciplinar. O que se observa “em nossa cotidianidade é a transmissão da ideia de um Direito formalista, positivista, dogmático, distante do universo da pesquisa empírica”. Essa perspectiva tende a desconsiderar os diversos estudos empíricos realizados, especialmente pelas Ciências Sociais, que buscam demonstrar que “o Direito, longe de ser uma entidade abstrata, está imerso em um contexto social, cultural e histórico específico, que lhe molda e lhe condiciona.” Nas mais diferentes abordagens desses estudos, “o Direito, assim, seria o reflexo de relações de poder, de hierarquias e de processos sociais e culturais vigentes em

---

(8) MINAYO, Maria Cecília de Souza *et al.* Métodos, Técnicas e Relações em Triangulação. In: MINAYO, Maria Cecília de Souza; ASSIS, Simone Gonçalves de; SOUZA, Edinilsa Ramos de (Orgs.). *Avaliação por triangulação de métodos: Abordagem de Programas Sociais*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2010. p. 73.

(9) POZZEBON, Marlei; PETRINI, Maira de Cassia. Critérios para Condução e Avaliação de Pesquisas Qualitativas de Natureza Crítico-Interpretativa. In: TAKAHASHI, Adriana Roseli Wünsch. *Pesquisa Qualitativa em Administração: fundamentos, métodos e usos no Brasil*. São Paulo: Atlas, 2013. p. 51-72.

um determinado contexto”. A autora adverte que “longe de refletir uma postura neutra e universal de aplicação de justiça, “o Direito responderia a um campo de relações de força presentes na sociedade”.<sup>(10)</sup>

O que se busca estimular, segundo Rebecca Lemos, é um maior interesse do próprio Direito pela análise empírica do fenômeno jurídico:

Observa-se, desde já, que embora de forma difusa e, especialmente, na América Latina onde as desigualdades de acesso à justiça são evidentes, professores e pesquisadores do campo do Direito começam a dedicar-se à realização de pesquisas empíricas com o objetivo principal de observar a efetividade da lei, a eficácia das instituições jurídicas e a garantia de respeito aos direitos de todos os cidadãos. É nesse intuito que surge a Rede de Estudos Empíricos em Direito — REED no Brasil com objetivo de promover a articulação desses pesquisadores e de suas pesquisas em um diálogo com outras áreas de conhecimento e com o fim de promover a difusão e capacitação em métodos e técnicas de pesquisa empírica em direito.<sup>(11)</sup>

Sobre entrevistas em profundidade, José Roberto Franco Xavier ensina que fazer uma entrevista de pesquisa comporta muitos desafios, “talvez o maior deles seja se colocar genuinamente numa posição de escuta”. Afinal, “fazê-lo é se colocar numa posição contramajoritária numa sociedade que de nós exige falar, não ouvir”. Para além da técnica e das estratégias expostas em seu artigo, afirma ser fundamental, para que haja de fato a possibilidade de uma entrevista relevante, “desenvolver a capacidade de ouvir o outro”. Conclui enfatizando que, em que pesem as dificuldades, “conhecer o mundo a partir da escuta da alteridade pode ser uma grande fonte de realização profissional e pessoal para o pesquisador”.<sup>(12)</sup>

Acerca da relevância da pesquisa empírica no Direito, Sidnei Machado aponta a tarefa da academia de colaborar com produção de dados mais abrangentes, particularmente sobre temas relacionados ao campo das relações de trabalho nesse cenário de uberização ou plataformização<sup>(13)</sup>. Junto com Alexandre Zanoni, publicou um rico material empírico compilado na obra “O trabalho controlado por plataformas digitais”, no qual afirmam que:

No Brasil de hoje, em que o conflito social se ampliou, vivemos momentos de incertezas caóticas e de dilaceramento e aprofundamento da crise democrática.

---

(10) IGREJA, Rebecca Lemos. O Direito como objeto de estudo empírico. In: MACHADO, Maira Rocha (Org.). *Pesquisar empiricamente o direito*. São Paulo: Rede de Estudos Empíricos em Direito, 2017. p. 11.

(11) *Ibidem*, p. 13.

(12) XAVIER, José Roberto Franco. Algumas notas sobre a entrevista qualitativa de pesquisa. In: MACHADO, Maira Rocha (Org.). *Pesquisar empiricamente o direito*. São Paulo: Rede de Estudos Empíricos em Direito, 2017. p. 157.

(13) Live “O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos”. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=hxrbLPM2Y98>>. Youtube da Clínica de Direito do Trabalho da UFPR.

Nesse sentido, os dados empíricos e as análises produzidas ao longo da pesquisa lançam muitos e potentes desafios para a atualidade e o futuro dos direitos. A superação desses desafios requer o restabelecimento de laços de solidariedade e de resistências, mas também tempos de escuta, para captar as novas dinâmicas e reconfigurações nas relações de poder das quais derivam novas assimetrias e desigualdades.<sup>(14)</sup>

Cabe, pois, considerar essa reflexão sobre a metodologia de pesquisa aqui empregada, que busca revelar a importância desse novo olhar da pesquisa empírica em Direito, vislumbrando reflexões mais profundas sobre o acesso à justiça a partir da perspectiva vivenciada pelos sujeitos, no caso, as lideranças sindicais de motoristas plataformizados no Brasil. Acredita-se que isso representa um processo de enriquecimento da construção do conhecimento científico jurídico sobre o tema, juntamente com outras pesquisas atuais, transcendendo a tradição de pesquisa, no Direito, limitar-se à bibliográfica e jurisprudencial.

## 1.2. Trajetória da pesquisa

O projeto da presente pesquisa foi submetido ao Colegiado do PPGD-UFMG e ao Comitê de Ética da UFMG, com vistas à realização das entrevistas com os sindicalistas, presidentes e assessores jurídicos, proposta central da pesquisa de campo. Para as entrevistas serem realizadas no formato proposto, houve a aprovação do Comitê de Ética e Pesquisa<sup>(15)</sup>. Todos os entrevistados foram formalmente informados da origem, usos e objetivos da pesquisa e consentiram no uso dos dados. No caso das entrevistas em profundidade, os entrevistados autorizaram o registro em áudio e a transcrição das análises, além de consentirem na divulgação dos dados.

Fato relevante, nos primeiros meses de 2020, quando se iniciaria a segunda fase da pesquisa, a pandemia do vírus SARS-CoV-2 se espalhou rapidamente pelo mundo e no Brasil. Assim, por motivos de saúde, entendeu-se que as entrevistas deveriam ser realizadas em ambiente virtual. Esse formato, por outro lado, proporcionou cobrir uma área maior de atuação — ou seja, todo o Brasil. Portanto, a pesquisa teve como *locus* o território nacional, o que se definiu por questões de ordem prática metodológica, e se justifica diante da diversidade de contextos e sujeitos.

## 1.3. Acesso ao campo

A aproximação com o campo, que se deu no dia 30 de outubro de 2020, na cidade de Lagoa Santa – MG. Nessa reunião presencial, ainda durante a pandemia, utilizando todos

---

(14) MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org.). *O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos*. Curitiba: UFPR, Clínica de Direito do Trabalho, 2022. E-book. p. 30.

(15) CAAE: 46859021.9.0000.5149. Submetido em: 08.07.2021. Instituição Proponente: Universidade Federal de Minas Gerais. Situação da Versão do Projeto: Aprovado Localização atual da Versão do Projeto: Pesquisador Responsável. Patrocinador Principal: Financiamento Próprio foi aprovado 15.07.2021, data da minha 1ª entrevista – Entrevistado 1, MG, 15.07.2021.

os equipamentos de segurança necessários, estavam presentes 16 representantes sindicais para a eleição da presidência da Federação Nacional dos Sindicatos dos Motoristas de Aplicativos — FENASMAPP, com chapa única<sup>(16)</sup>. No encontro houve discussão sobre quais seriam as principais reivindicações da categoria. Nessa oportunidade, a pesquisadora teve conhecimento sobre os sindicatos de motoristas plataformizados existentes nos estados de MG, SP e MT.

Após aprovação do Comitê de Ética, o acesso ao campo de pesquisa foi realizado por meio de entrevistas, posteriormente com mapeamento, como se mostrará a seguir. A técnica utilizada se aproxima daquela denominada como *snowball*<sup>(17)</sup>, não probabilística, na qual os próprios entrevistados têm a prerrogativa de indicar para a pesquisa participantes que estejam em suas redes de amigos e conhecidos. A justificativa para o uso dessa técnica é o fato de que ela aumenta o acesso aos indivíduos, tornando a pesquisa mais eficaz no agrupamento, além de favorecer o contato entre os trabalhadores, embora se reconheça aqui o risco dos vieses nesse tipo de técnica.

### **1.3.1. Entrevistas**

As entrevistas tiveram papel fundamental para que as hipóteses levantadas fossem mais bem discutidas. Na visão de Pierre Bourdieu<sup>(18)</sup>, quem realiza a entrevista deve fazer as vezes do parceiro, na maneira como ajuda o pesquisado a dar o seu depoimento. As entrevistas contribuirão para ilustrar as principais tendências encontradas em seus percursos e trajetórias profissionais.

Todos entrevistados foram muito receptivos e nenhum dos abordados negou o convite à conversa com a pesquisadora, sendo que todos viram relevância na pesquisa e manifestaram vontade de contribuir com o tema. Os entrevistados solicitaram que seus nomes aparecessem na redação final do livro, o que não foi possível de ser realizado, já que a pesquisadora assumiu um compromisso, perante o Comitê de Ética, de não divulgar voz, imagem e nome dos entrevistados. Ao longo do texto que se segue, tomou-se o cuidado de não identificar nenhuma das pessoas informantes. A forma pela qual se ocultou o nome real dos entrevistados foi pela utilização de números como “entrevistado 1”, “entrevistado 2”, mantendo apenas o Estado de origem.

---

(16) A Federação Nacional dos Sindicatos dos Motoristas de Aplicativos — FENASMAPP não possuía, até agosto de 2021, registro em cartório de pessoas jurídicas, mas será aqui denominada como “federação” porque é como os entrevistados a denominam.

(17) VINUTO, Juliana. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. *Temáticas*, Campinas, 22, (44): 203-220, ago./dez. 2014. Disponível em: <<https://revistas.unipar.br/index.php/empresarial/article/download/8346/4111>>. Acesso em: 27 abr. 2022.

(18) BOURDIEU, Pierre. A precariedade está hoje por toda parte. In: BOURDIEU, Pierre. *Contrafogos: táticas para enfrentar a invasão neoliberal*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.



Compreendem-se por sindicatos, para fins desta pesquisa, aquelas organizações coletivas que possuem registro em cartório de pessoas jurídicas, fizeram assembleia para constituição da entidade e para eleição de dirigentes e se autodenominam de sindicatos<sup>(19)</sup>. As entidades entrevistadas podem ser definidas por sindicatos em formação, na medida em que declararam preencher os requisitos legais para constituição de entidade sindical, faltando apenas a carta sindical. Sabe-se que a concessão de carta sindical é um ato político e depende, muitas vezes, de apoio político ou *lobby*, junto ao órgão administrativo responsável pelo registro sindical.<sup>(20)</sup>

O entrevistado de São Paulo informou que já requereu a carta sindical perante o Ministério do Trabalho e Previdência (MTP) e os demais informaram que estão aguardando a carta sindical do Sindicato de São Paulo sair para pleitearem a deles. A jurisprudência prevalece no sentido de admitir a atuação judicial de sindicatos constituídos, que comprovem efetiva atuação<sup>(21)</sup>, ainda que antes da concessão da carta sindical, embora haja algumas decisões em sentido diverso.

A maioria das entrevistas foi realizada via videoconferência, utilizando a plataforma *Zoom*, estando a pesquisadora em computador notebook e os entrevistados, em absoluta maioria, por aparelho celular. Algumas delas foram complementadas por conversa de áudio no aplicativo *Whatsapp*. Uma das entrevistas realizada no Paraná foi presencial e registrada em áudio. Cada entrevista teve a duração de 2 horas a 2 horas e meia e, nas que foram realizadas de forma remota, houve dificuldades pontuais de conexão por parte de alguns

---

(19) Todas as entidades entrevistadas declararam possuir registro em cartório de pessoas jurídicas, fizeram assembleia para constituição da entidade e para eleição de dirigentes, e se autodenominam de sindicatos. Não houve análise da mencionada documentação.

(20) O órgão responsável pelo controle do registro sindical para fins de unicidade, historicamente vinculado ao Ministério do Trabalho, passou a fazer parte, em 2018, Secretaria Nacional de Justiça do Ministério da Justiça e Segurança, com a extinção do Ministério do Trabalho, sendo posteriormente realocado na Secretaria Especial de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia. Atualmente, com a recriação do Ministério do Trabalho e Previdência, voltou a estar ligado à pasta. Um dos entrevistados forneceu à pesquisadora cópia de ofício expedido por ordem do Ministro do Trabalho e Previdência, em agosto de 2021, respondendo a manifestação de um Senador da República que solicitou atenção ao pedido de registro sindical apresentado pelo sindicato e que ainda estava em trâmite administrativo aguardando a concessão da carta sindical.

(21) BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. Acórdão da Primeira Turma, proferido em 14 de dezembro de 2020. Sentença proferida pela 26ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte, proferida em 23 de setembro de 2020. **Sicovap x Cabify ATOrd 0010251-49.2020.5.03.010**, protocolada em 13 abr. 2020. Neste acórdão regional, foi rechaçada a tese empresária de ilegitimidade sindical por ausência de comprovação de registro junto ao Ministério do Trabalho. Constatou-se a fundamentação que eventual problema de registro sindical junto ao MTE não era suficiente para invalidar a existência do Sindicato e que o Tribunal Superior do Trabalho, por sua Seção de Dissídios Coletivos já se posicionou no sentido de admitir a possibilidade de a entidade sindical comprovar sua legitimidade por outros meios que não a apresentação do registro no órgão competente do executivo. Verificado que foram colacionados o estatuto sindical, a ata de fundação e aprovação de estatuto, eleição e posse da diretoria e do conselho fiscal, registro do Sindicato no cartório de registro de pessoas jurídicas, inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica — CNPJ, publicações em jornal de grande circulação noticiando a sua criação, a ilegitimidade do Sindicato postulante foi reconhecida nesse processo.

entrevistados. Alguns deles tinham disponibilidade de conceder a entrevista apenas dentro do carro, entre uma corrida e outra.

Foram confeccionados dois tipos de roteiros de entrevista semiestruturada, para coleta de dados, um direcionado aos dirigentes sindicais e outro aos assessores jurídicos dos sindicatos. A versão final dos questionários se encontra presente no Apêndice A.

Durante as entrevistas foi seguido o roteiro inicial, que tinha a função de manter o foco nos pontos de interesse. As perguntas propostas pelo roteiro davam início à conversa com os sindicalistas e assessores; no entanto, de acordo com as respostas, era possibilitada livre continuidade à conversa, com a formulação de novas perguntas e respostas. Foi permitido ao entrevistado se pronunciar livremente, da forma como preferisse, a partir do desenvolvimento da entrevista.

A princípio, planejava-se fazer um trabalho de campo mais extenso. Pretendia-se realizar um total de 20 entrevistas semiestruturadas seguindo inicialmente as indicações de Rosália Duarte, segundo a qual “a prática tem indicado um mínimo de 20 [entrevistas], mas isso varia em razão do objeto e do universo de investigação”<sup>(22)</sup>. Entretanto, ao longo das entrevistas, começaram a repetir-se os aspectos que se desvelaram como centrais. Dessa forma, foram coletados relatos até que as categorias que emergiram das entrevistas fossem sendo saturadas.<sup>(23)</sup> Para Anselm Strauss e Juliet Corbin, a saturação é atingida quando: “(a) nenhum dado novo ou relevante emerge de uma categoria, (b) a categoria está bem desenvolvida em termos de suas propriedades e dimensões demonstrando variação, (c) as relações entre as categorias está bem estabelecida e validada”<sup>(24)</sup>.

Ao todo, 17 entrevistas foram consideradas aptas para análise. O quadro a seguir apresenta um resumo delas, já excluídas aquelas relacionadas a trabalhadores que não tinham cargos de presidência, vice-presidência ou assessoria jurídica:

**Quadro 1 — Entrevistas a trabalhadores com cargos de presidência, vice-presidência ou assessoria jurídica de sindicatos**

	<b>Cargo/Estado</b>	<b>Data da Entrevista</b>
Entrevistado 1	Assessor Jurídico (MG)	15.07.2021
Entrevistada 2	Presidente (MT)	18.07.2021
Entrevistado 3	Presidente (PA)	19.07.2021
Entrevistada 4	Assessor Jurídico (CE)	20.07.2021

(22) DUARTE, Rosália. “Pesquisa qualitativa: reflexões sobre o trabalho de campo”. *Cadernos de Pesquisa*, n. 115, p. 139-154, mar. 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/cp/n115/a05n115.pdf>>. Acesso em: 26 abr. 2022, p. 144.

(23) STRAUSS, Anselm; CORBIN, Juliet. *Basics of qualitative research: techniques and procedures for developing grounded theory*. Thousand Oaks, London, New Delhi: SAGE Publication, 1998.

(24) STRAUSS, Anselm; CORBIN, Juliet. *Basics of qualitative research: techniques and procedures for developing grounded theory*. Thousand Oaks, London, New Delhi: SAGE Publication, 1998. p. 212.

	<b>Cargo/Estado</b>	<b>Data da Entrevista</b>
Entrevistada 5	Presidente (MG)	21.07.2021
Entrevistado 6	Presidente (SP)	21.07.2021
Entrevistado 7	Presidente	04.08.2021
Entrevistado 8	Assessor Jurídico (RN)	
Entrevistado 9	Vice-Presidente (RS)	18.08.2021
Entrevistada 10	Assessor Jurídico (PA)	18.08.2021
Entrevistada 11	Presidente	19.08.2021
Entrevistado 12	Assessor Jurídico (BA)	
Entrevistada 13	Presidente	26.08.2021
Entrevistado 14	Assessor Jurídico (PR)	
Entrevistado 15	Presidente (SE)	27.08.2021
Entrevistado 16	Presidente (DF)	30.08.2021
Entrevistada 17	Presidente (RS)	31.08.2021

Fonte: elaboração da autora.

Além dessas 17 entrevistas, foi também entrevistado um líder de movimento de trabalhadores plataformizados no Rio de Janeiro que não se constituiu como entidade sindical e outra entrevista com dois motoristas que, após terem sido bloqueados pela plataforma Urbano Norte, de Sorriso-MT, criaram uma cooperativa e um aplicativo de motoristas. Estas duas entrevistas, por não estarem incluídas no critério de eleição definido no projeto de pesquisa, não integram o *corpus* dos dados apresentados, tendo servido para conhecimento empírico da pesquisadora e serão referidos nas considerações finais.

As entrevistas foram gravadas e posteriormente transcritas com o auxílio de outra pesquisadora do programa de graduação do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal de Viçosa, Júlia Evelyn Almeida Santos, resultando em material impresso de 17+2 entrevistas transcritas de aproximadamente 40 páginas cada. As entrevistas passaram pela chamada conferência de fidedignidade: oitiva da gravação tendo o texto transcrito em mãos, acompanhando e conferindo cada frase, mudanças de entonação, interjeições, interrupções etc.<sup>(25)</sup>

Trata-se de um universo significativo, considerando que foram entrevistas qualitativas de integrantes de quase todas as entidades mapeadas, cada qual com grande riqueza de informações e experiências vividas por pessoas que exercem posição de liderança sindical e também são motoristas plataformizados.

Não se trata de um universo que contempla todas as formas de organizações coletivas de motoristas plataformizados, pois também foi identificada a existência de associações e lideranças de grupos de *Whatsapp* e cooperativas e pode haver outros sindicatos no Brasil

(25) DUARTE, Rosália. "Pesquisa qualitativa: reflexões sobre o trabalho de campo". *Cadernos de Pesquisa*, n. 115, p. 139-154, mar. 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/cp/n115/a05n115.pdf>>. Acesso em: 26 abr. 2022, p. 220.

que não foram mapeados. A técnica de mapeamento e espacialização dos sindicatos de motoristas de plataforma é identificada pelo sistema *snowball*, de modo que é a própria rede de entrevistados quem indica as entidades de característica sindical conhecidas, ainda que se possa identificar em pesquisas em buscadores de internet ou redes sociais referências a outras entidades.

Os dados coletados previamente foram examinados, por meio da análise categorial de Laurence Bardin<sup>(26)</sup> que consiste no desmembramento do texto em categorias agrupadas analogicamente. A opção pela análise categorial se respalda no fato de que essa é a melhor alternativa quando se quer estudar valores, opiniões, atitudes e crenças, por meio de dados qualitativos. Portanto, a interpretação dos dados se deu pelo método de análise de conteúdo, respaldada pelas observações *in loco*, sem a utilização de qualquer software ou inteligência artificial de análise. O exame foi feito de forma artesanal, mediante gravação, impressão, leitura e estipulação das categorias.

A partir das entrevistas, foi possível a criação de quatro categorias distintas: 1) condições de trabalho; 2) organização coletiva; 3) demandas por diálogo, 4) acesso à justiça. Foram aqui utilizadas para embasar a análise do material coletado a partir da averiguação, na pesquisa de campo, de pontos em comum que se repetiam nas falas dos entrevistados, revelando aspectos como condições de trabalho, a demanda por diálogo, a invisibilidade do motorista como indivíduo, a necessidade de união e organização em entidade coletiva para conquistar melhores condições de trabalho e os obstáculos ao acesso à justiça e ao Poder Judiciário. Dentro de cada categoria, criada como uma forma de organizar o texto, foi possível identificar demandas por reconhecimento, redistribuição e representação que, como já referido, são dimensões que não funcionam isoladamente, mas, que trabalham de maneira tridimensional, já que apenas a efetivação de uma delas não basta para que se realizem as demandas por justiça.

De forma complementar e paralela, foi desenvolvido um mapeamento da abrangência de atuação dos sindicatos de trabalhadores das empresas no Brasil. O objetivo, conforme se demonstrará a seguir, foi delinear a extensão da pesquisa e reafirmar sua relevância territorial.

### **1.3.2. Mapeamento**

Para se chegar ao mapeamento dos sindicatos representativos de motoristas plattformizados no Brasil, base deste trabalho, a pesquisadora percorreu o caminho da análise interdisciplinar com a Geografia e a análise de representações espaciais por meio de mapas.

---

(26) BARDIN, Laurence. *Análise de Conteúdo*. Tradução de Luís A. Reto e Augusto Pinheiro. 5. ed. Lisboa: Edições 70, 2009.

Análise interdisciplinar essa que teve início desde o primeiro ano da faculdade de Direito, época em que foi bolsista do CNPq, na Geografia.<sup>(27)</sup>

A partir do material levantado para o doutorado, foi desenvolvida a representação espacial por mapas sobre o território nacional, a partir da qual foi possível comparar dados entre os sindicatos, como, por exemplo, o número de filiados.

O uso de materiais cartográficos teve a finalidade de espacializar, quantificar e qualificar os dados levantados ao longo da pesquisa. Esses mapas foram criados por meio do *software* livre Quantum GIS (QGIS) versão 3.10. O QGIS é uma plataforma de informação geográfica que permite visualizar, editar e analisar dados georreferenciados, ou seja, dados passíveis de indicar sua localização em relação a superfície terrestre por meio de coordenadas geográficas. Foram criados quatro mapas de localização e dois mapas de intensidade (magnitude) de fenômeno utilizando a técnica de símbolos pontuais proporcionais disponível no próprio *software*.

Para a elaboração dos mapas, foram necessárias bases cartográficas (também denominadas camadas ou arquivos *shapefile*<sup>(28)</sup>), uma contendo os limites da América do Sul e outra a camada relativa as unidades federativas (UFs). Ambos os arquivos foram baixados pelo Portal de Mapas<sup>(29)</sup> do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) pelo caminho: *Portal de mapas > Galeria (exibição por tema) > Cartas e mapas > Bases cartográficas contínuas > Escala 1:250.000 > BC250 [adotou-se a versão mais recente, no caso, 2018] > Limites para a camada sul-americana*; e *Portal de mapas > Galeria (exibição por tema) > Organização do Território > Malhas territoriais > Malha de unidade da federação > Malha com todas as UFs [adotou-se a versão mais recente, no caso, 2018]* para a camada dos estados.

Como não havia nenhum tipo de georreferenciamento sobre o campo de domínio das empresas estudadas no território brasileiro, foi necessário mapear de forma manual aqueles municípios que possuem atuação da 99 e/ou da Uber. Para tal mapeamento foi escolhido o *software* livre *Google Earth Pro*, plataforma tridimensional que permite a busca, observação virtual e delimitação pontual de qualquer localidade da Terra. Os dados mapeados (municípios)<sup>(30)</sup> foram retirados dos *sites* oficiais das empresas objeto de exame.

---

(27) O projeto no qual a pesquisadora foi bolsista se denominava “Meio ambiente e qualidade de vida urbana, em Uberlândia/MG”, tendo como coordenador a professora Marlene Terezinha de Muno Colesanti, registrado na Diretoria de Pesquisa da Universidade Federal de Uberlândia (UFU) sob o n. 127/2001, com duração entre agosto de 2001 e julho de 2002

(28) “Shapefile é um formato de arquivo vetorial usado no mapeamento por meio do software livre Quantum GIS – (QGIS) versão 3.10 – para representar objetos do mundo real armazenando informações sobre sua localização, forma e atributos de recursos geográficos em um mapa.” (IOWA STATE UNIVERSITY. *GIS and Geoespacial Technology*. 2017. Disponível em: <<https://store.extension.iastate.edu/product/QGIS-Digitizing-I-Creating-New-Shapefiles>>. Acesso em: 09 ago. 2022).

(29) BRASIL. IBGE. *Portal de Mapas*. Disponível em: <<https://portaldemapas.ibge.gov.br>>. Acesso em: set. 2021.

(30) Vale mencionar que o material cartográfico foi produzido em setembro de 2021, assim sendo, não levou em consideração atualizações da 99 após o referido mês e trabalhou com os dados de 2018 disponibilizados pela Uber.

A empresa 99 mantém um *site*<sup>(31)</sup> constantemente atualizado, o que facilitou a tarefa. Porém, a página da Uber<sup>(32)</sup> encontra-se no momento com informações bastante desatualizadas; a última modificação sobre municípios em que atua é datada de 28 de junho de 2018, ou seja, há quatro anos não é atualizada. De 2018 a 2022, a Uber passou a operar em novos municípios<sup>(33)</sup>, no entanto, essa informação não consta em seu canal oficial. Dessa maneira, trata-se de um *shapefile* inédito, tendo sido criado exclusivamente para a pesquisa, todavia, ao ser disponibilizado após a defesa, poderá ser utilizado em trabalhos futuros.

A partir da ferramenta *Google Earth Pro*, foi possível adicionar um “marcador” definindo cada município indicado nos respectivos *sites*. Adotou-se a cor amarela para a 99 e a cor preta para a Uber, buscando coincidir com a coloração da identidade visual das empresas. Ao final do mapeamento manual, os marcadores (municípios identificados) foram exportados em formato KML de forma separada por empresa. Esse dado exportado foi transformado em arquivo vetorial no *QGIS* e, a partir de então, foi possível ter novas camadas *shapefile* e assim organizá-los para geração de mapas. Informações vetoriais têm como função equivaler feições da Terra em um Sistema de Informações Geográficas (SIG). Essa feição é representada geralmente por um ponto (quando se trata de arquivos vetoriais) e, por estarem georreferenciadas, carregam as coordenadas geográficas (latitude e longitude) a elas atribuídas. Nesse caso, cada ponto representa um município com atuação da empresa.

Houve a necessidade de criação de uma última camada *shapefile*, responsável por espacializar os dados que se referem ao número de filiados. As informações para esse mapa em específico foram obtidas por meio de pesquisa de campo adotando a metodologia *snowball*, técnica que faz uso da rede de referências e aproximações que se estabelece entre grupos fechados, privados ou de difícil acesso.<sup>(34)</sup> A forma de funcionamento se deu da seguinte maneira: estabelecia-se um contato com um determinado sindicato; esse por sua vez informava se tinha conhecimento de outros sindicatos; caso houvesse, os novos sindicatos informavam se também tinham ciência de outras organizações similares e assim por diante, estabelecendo uma rede de conexões.

Para apresentar o número médio de filiados pautou-se na técnica de símbolos pontuais proporcionais. Nela, cada círculo simples — símbolo escolhido — representa a proporção de filiados definida em intervalo de classes. Nesse tipo de mapa é definido um símbolo e

---

(31) 99. *Cidades*. Disponível em: <<https://99app.com/sobre-a-99/cidades/>>. Acesso em: 21 set. 2021.

(32) UBER. *Em quais cidades a Uber está no Brasil*. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/em-quais-cidades-a-uber-esta-no-brasil/>>. Acesso em: 21 set. 2021.

(33) No caso da Uber, houve várias tentativas para obtenção dos dados via e-mail e até mesmo mídias sociais, porém não se teve respostas até a presente data.

(34) VINUTO, Juliana. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. *Temáticas*, Campinas, v. 22, n. 44, p. 203-220, ago./dez. 2014. Disponível em: <<https://revistas.unipar.br/index.php/empresarial/article/download/8346/4111>>. Acesso em: 27 abr. 2022.

este é posicionado no local de ocorrência do fenômeno de interesse — como os sindicatos se organizam em estados, o círculo foi posicionado no centro de cada UF. O símbolo, de forma automática, cria um tamanho (que pode ser definido em milímetros — mm, pontos, pixels, unidades do mapa ou polegadas) do círculo proporcional ao número indicado de acordo com a faixa escolhida. Nesse caso a faixa foi definida de forma manual e variou de 1 a 12 mm, em virtude de serem 12 estados diferentes com dados dos motoristas de plataforma digital sindicalizados, e milímetros por ser a unidade de medida de melhor visualização no mapa. Vale mencionar que, consoante a metodologia empregada, 15 das 27 UFs possuem sindicatos da citada categoria. Em três estados (AM, AP e RJ) não foi possível obter o número de filiados, pois tais dados relativos à quantidade de trabalhadores filiados a estes três sindicatos não foram informados pelos representantes das entidades sindicais contactados (*vide* figura 2). Há nove estados em que não foram encontrados sindicatos e há dois estados (SC e ES) que a rede de informantes indicou que não possuem sindicatos para motoristas de plataformas digitais, como mostra a figura 1.

A respeito do número de motoristas de plataformas digitais sindicalizados, obteve-se dois mapas, sendo que um deles – Figura 2 – adotou agrupamento em intervalo de classes, com uso de seis frequências: 1 – 500; 501 – 1.000; 1.001 – 5.000; 5.001 – 10.000; 10.001 – 15.000 e > 15.001. Já o outro – Figura 3 – mostra em números exatos a informação especializada, segundo a metodologia anteriormente empregada. Os intervalos de classes foram feitos de acordo as regras estatísticas sugeridas pelo IBGE, bem como as simbologias (símbolos pontuais proporcionais; cores<sup>(35)</sup>) e terminologias seguiram as normas cartográficas conforme instruções reguladoras das Normas Técnicas da Cartografia Nacional, cujo objetivo é definir, relacionar ou conceituar termos, expressões técnicas, símbolos, abreviaturas e similares visando ao estabelecimento de linguagem e representação gráfica uniforme e de acordo com as convenções cartográficas.<sup>(36)</sup>

Em relação aos elementos cartográficos, adotou-se a escala gráfica cujo intervalo varia de 250 a 750 Km (o que equivale a 1:50.000.000 em escala numérica) em todas as figuras retratadas, por acreditar que houve uma adequada representação das áreas e suas respectivas informações. O sistema de coordenadas escolhido foi o geográfico, cuja função baseia-se em determinar a localização de um dado objeto diante da intersecção entre linhas

---

(35) A título de exemplo, uma das convenções cartográficas das normas técnicas indica que um mesmo fenômeno não deve ser representado por cores diferentes em um dado mapa, pois cada cor representa um único tipo de fenômeno no mapa. Por essa razão, as Figuras 2 e 3 apresentam a mesma simbologia e coloração cada, pois apresentam o mesmo tipo de informação especializada, enquanto a Figura 1 mostra os estados coloridos de forma diferente, pois cada sindicato recebe uma nomenclatura distinta.

(36) BRASIL. *Decreto n. 89.817, de 20 de junho de 1984*. Estabelece as Instruções Reguladoras das Normas Técnicas da Cartografia Nacional. Brasília, DF, jun 1984. Disponível em: <[planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1980-1989/D89817.htm#:~:text=DECRETO%20N.%2089.817%2C%20DE%2020,Normas%20Técnicas%20da%20Cartografia%20Nacional](http://planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D89817.htm#:~:text=DECRETO%20N.%2089.817%2C%20DE%2020,Normas%20Técnicas%20da%20Cartografia%20Nacional)>. Acesso em: 28 jun. 2022.

imaginárias determinadas a partir dos paralelos e meridianos, chamados respectivamente de latitudes e longitudes. Tais números são expressos em graus (°) e minutos (′), com variação de 0° a 90° para Norte e Sul e 0° a 180° para Leste e Oeste. Conforme orienta o IBGE<sup>(37)</sup>, o Datum — modelo matemático de representação da superfície do planeta — empregado foi o Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas de 2000, ou apenas SIRGAS 2000.

A figura 1 preocupou-se com a espacialização dos sindicatos de motoristas dos aplicativos. Das 27 Unidades da Federação existentes, 15 possuem sindicatos (cerca de 55%), segundo foi possível identificar via rede de contatos, mediante a técnica do *snowball*. Há dois Estados — Santa Catarina e Espírito Santo — que não possuem sindicato, conforme foi informado pela rede de contatos; e não foi possível conseguir informações, via rede de contatos, sobre a presença ou não de sindicatos nos dez demais estados<sup>(38)</sup>, como demonstrado a seguir:

**Figura 1 – Espacialização dos sindicatos de motoristas de aplicativo no Brasil**


















**BRASIL: Espacialização dos sindicatos de motoristas de plataformas digitais (agosto, 2021)**



(37) BRASIL. IBGE. *Especificações e normas gerais para levantamentos geodésicos*. Resolução PR 22/83, Boletim de Serviço – Suplemento, Rio de Janeiro, 12 p., 1983. Disponível em: <ftp://geoftp.ibge.gov.br/metodos\_e\_outros\_documentos\_de\_referencia/normas/bservico1602.pdf>. Acesso em: 28 jun. 2022.

(38) A rede mundial de computadores sinaliza a existência de entidade sindical de motoristas platformizados no Espírito Santo, contudo, a rede de contatos utilizada como metodologia (“bola de neve”), desconhece a existência de sindicato neste Estado.



Legenda	
	Sindicato de motoristas por aplicativo de Macapá (SINTRANSP - AP)
	Sindicato dos trabalhadores com aplicativos de transportes terrestres do Estado do Amazonas (STATTEAM - AM)
	Sindicato dos motoristas de transporte por aplicativo do Estado do Pará (SINDIAPP - PA)
	Sindicato dos motoristas de trans. privado e particular individual de passageiros por aplicativo e plataformas digitais do Ceará (SINDIAPLIC - CE)
	Sindicato dos trabalhadores em aplicativos de transporte do Rio Grande do Norte (SINTAT - RN)
	Sindicato dos motoristas do aplicativo do Estado de Sergipe (SINAPP - SE)
	Sindicato dos condutores autônomos cadastrados em aplicativos do Estado da Bahia (SINCAAP - BA)
	Sindicato dos motoristas autônomos de transportes privado individual por aplicativos no Distrito Federal (SINDMAAP - GO e DF)
	Sindicato dos motoristas de aplicativo do estado do Mato Grosso (SINDAMAPP-MT)
	Sindicato dos motoristas de mobilidade urbana do Estado do Mato Grosso do Sul (SINDMOB - MS)
	Sindicato dos trabalhadores com aplicativos de transportes terrestres intermunicipais do Estado de São Paulo (STATTESP - SP)
	Sindicato dos condutores de veículos que utilizam aplicativos do Estado de Minas Gerais (SICOVAPP - MG)
	Sindicato dos trabalhadores em aplicativos do Estado do Rio de Janeiro (SINDAPP - RJ)
	Sindicato dos trabalhadores de aplicativos do Estado do Paraná (SITAPP - PR)
	Sindicato dos motoristas de transporte individual por aplicativos do Estado do Rio Grande do Sul (SIMTRAPLI - RS)
	Estados que não possuem sindicato
	Não foram encontradas entidades sindicais representativas da categoria dos motoristas plataformizados

Importante esclarecer que, apesar de existirem notícias veiculadas na rede mundial de computadores acerca da existência de sindicato no Estado de Pernambuco, como será visto no capítulo 2, o fato de a rede de contatos não ter conhecimento sobre a efetiva existência dessa entidade sindical fez com que ele não constasse no mapeamento acima, que levou em consideração a metodologia *snowball*, técnica já explicitada anteriormente.

A opção por não incluir no mapeamento as entidades sindicais que figuram na rede mundial de computadores, mas sim a que a rede de referências tem conhecimento, foi intencional e foi feita de modo a preservar no mapeamento acima (Figura 1) somente as entidades que declararam possuírem registro em cartório de pessoas jurídicas, fizeram assembleia para constituição da entidade e para eleição de dirigentes, e se autodenominam de sindicatos.

As figuras 2 e 3, a seguir, demonstram, respectivamente, número de filiados dos sindicatos de motoristas de plataformas digitais, a partir de um intervalo de frequência, e com número exato.

Para facilitar a leitura do mapa, foram adicionadas algumas informações já contidas na Figura 1, mas sem a necessidade de nomear as instituições sindicais para evitar poluição visual. As entradas de legenda definidas para compressão da informação foram: estados que não possuem sindicatos; estados com sindicatos, mas para os quais não foi possível obter o número de filiados; estados em que não foi possível encontrar se há ou não sindicatos e estados com sindicatos e que se conseguiu o número (exato ou aproximado) de filiados. A técnica adotada — símbolos pontuais proporcionais — permitiu a compreensão da informação por meio do tamanho do indicador: quanto maior o círculo, maior também o número de filiados. Os estados com mais filiados no Brasil foram São Paulo e Mato Grosso, como se pode ver das figuras a seguir:

Figura 2 – Número aproximado de filiados dos sindicatos de motoristas de plataformas digitais no Brasil, a partir de um intervalo de frequência.

**BRASIL: Número de filiados dos sindicatos de motoristas de plataformas digitais**

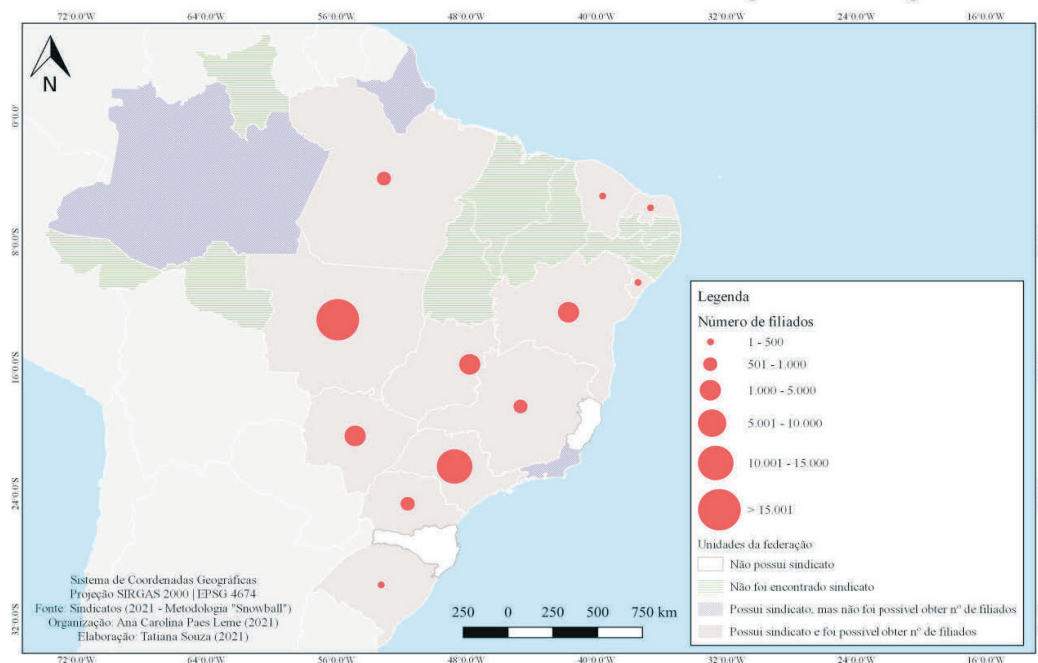
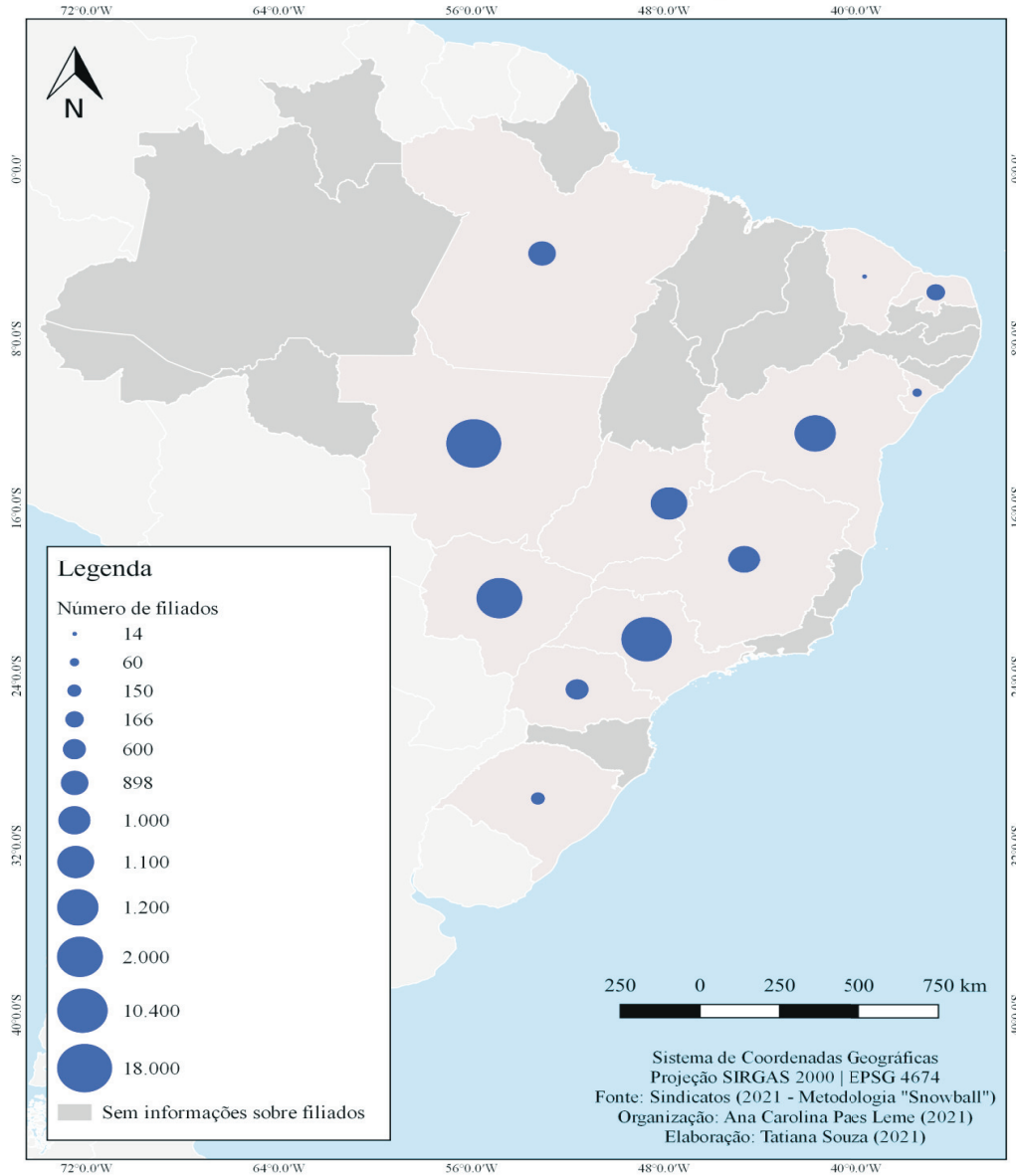


Figura 3 – Número exato de filiados dos sindicatos de motoristas de plataformas digitais no Brasil

**BRASIL: Número de filiados dos sindicatos de motoristas de plataformas digitais**



A Figura 3 informa o número exato de filiados dos sindicatos de motoristas de plataformas digitais, conforme relatado por eles nas entrevistas. Os dados acerca do número de filiados foi obtido mediante declaração dos entrevistados, ressaltando-se que não houve análise documental.

Um mesmo fenômeno não deve ser representado por cores diferentes em um dado mapa, pois cada cor representa um único tipo de fenômeno no mapa. Por essa razão, as Figuras 2 e 3 apresentam a mesma simbologia e coloração cada, pois apresentam o mesmo tipo de informação especializada, enquanto a Figura 1 mostra os estados coloridos de forma diferente, pois cada sindicato recebe uma nomenclatura distinta.

A Tabela 1, por outro lado, informa numericamente quantos são os filiados informados pelos entrevistados:

**Tabela 1 – Número de filiados informado pelos entrevistados**

Nome(s)	Estado	Número de Filiados
Entrevistado 1	Minas Gerais	Não informou
Entrevistada 2	Mato Grosso	18.000
Entrevistado 3	Pará	898
Entrevistada 4	Ceará	14
Entrevistada 5	Minas Gerais	1000
Entrevistado 6	São Paulo	10.400
Entrevistado 7 Entrevistado 8	Rio Grande do Norte	166
Entrevistado 9	Rio Grande do Sul	150
Entrevistada 10	Pará	Não informou
Entrevistada 11 Entrevistado 12	Bahia	1200
Entrevistada 13 Entrevistado 14	Paraná	600
Entrevistado 15	Sergipe	60
Entrevistado 16	Brasília	1100
Entrevistada 17	Mato Grosso do Sul	2000

Fonte: elaborado pela autora.

O uso de material cartográfico mostrou-se como fundamental para entender a dinâmica das plataformas, uma vez que estão estritamente relacionadas ao território. Por meio do mapa é possível não só saber quais municípios tem os referidos serviços disponíveis, como também visualizar as áreas onde existe maior ou menor concentração do fenômeno retratado, de forma visual e impactante.

Compreendida a metodologia adotada e suas possíveis consequências torna-se imprescindível alertar que a junção dos dados das entrevistas e da visualização geral dos mapas de atuação sindical (Figuras 1, 2 e 3 – Capítulo 1) e do domínio empresarial – Uber e 99 – no Brasil (Figuras 4, 5 e 6 – Capítulo 2) será feita quando da categorização das entrevistas e as considerações críticas pertinentes (capítulos 4 e 5).

Traçada a rota, antes de iniciar a viagem, o capítulo 2 será desenvolvido com uma alusão simbólica ao mapa, item essencial para se realizar qualquer viagem que se queira chegar ao destino desejado.