



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO, CONTABILIDADE E ECONOMIA**  
**DEPARTAMENTO DE ECONOMIA**

## **A Relação da Economia do Compartilhamento com a Uberização do Trabalho**

**Gabriel Mendes Cavalcante**

170052516

Brasília - DF  
2020



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO, CONTABILIDADE E ECONOMIA**  
**DEPARTAMENTO DE ECONOMIA**

## **A Relação da Economia do Compartilhamento com a Uberização do Trabalho**

Monografia apresentada ao Departamento de Economia da Universidade de Brasília (UnB) como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientadora: Andrea Cabello

Brasília - DF  
2020

## **Agradecimentos**

Agradeço aos meus pais Dilmar e Amália por me proporcionarem todas as condições e suporte possíveis, para assim poder estar a finalizar essa etapa na minha vida, agradeço também o meu irmão Rodrigo por estar sempre me incentivando. E também à minha companheira Mércia que me acompanhou nesses últimos anos dando o seu apoio. E em especial à professora Andrea por sua disponibilidade de tempo e ajuda na construção deste trabalho.

## Resumo

Este trabalho visa detalhar a economia do compartilhamento e o surgimento da uberização, em conjunto de um estudo da correlação entre estes temas. No decorrer dos capítulos, foi discutido sobre o conceito de *sharing economy*, o surgimento das novas formas de trabalho decorrente da inserção da tecnologia e aplicativos, também foi debatido sobre a ideia da economia evolucionária, a precarização decorrente das novas formas de trabalho e a relação do desemprego com o surgimento destes aplicativos. E por fim, foi realizado um estudo de caso da empresa 99 em conjunto de uma discussão sobre os efeitos gerados a partir do seu surgimento aos taxistas e a economia brasileira.

Palavras-Chave: Uberização do Trabalho, Economia do Compartilhamento, Precarização, Economia Evolucionária, Informalidade

## **Abstract**

This work aims to detail the economics of sharing and the emergence of uberization, together with a study of the correlation between these themes. In the chapters, the concept of sharing economy was discussed, the emergence of new forms of work resulting from the insertion of technology and applications, was also debated on the idea of evolutionary economics, the precariousness resulting from new forms of work and the relationship of the unemployment with the emergence of these applications. Finally, a case study of company 99 was carried out together with a discussion of the effects generated from its appearance on taxi drivers and the Brazilian economy.

Keywords: Uberization of Work, Sharing Economy, Precarious, Evolutionary Economy, Informality

## Sumário

Introdução .....	7
Capítulo 1 – Economia do Compartilhamento .....	9
1.1 – Origem e Definição.....	9
1.2 – Alcance do Compartilhamento no Brasil e as novas formas de trabalho.	15
Capítulo 2 – Uberização do Trabalho e a Precarização .....	22
2.1 – Conceito da Uberização e o uso da Economia Evolucionária no debate da sua origem.....	22
2.2 – As consequências da precarização no Brasil .....	27
2.3 – Impacto da Pandemia.....	31
Capítulo 3 – Estudo de caso da 99 .....	35
3.1 – Surgimento da 99 .....	35
3.2 – Funcionamento da 99.....	38
3.3 – Impacto da 99 nos taxistas.....	42
Considerações Finais.....	49
Referências Bibliográficas .....	51

## Introdução

Esta monografia irá discutir e dissertar sobre a uberização e a economia do compartilhamento, visto que no século XXI a tecnologia, a internet e a utilização destes serviços estão presentes no dia a dia de quase todas as pessoas. Estes dois fenômenos modificaram a forma de compartilhar e oferecer produtos, bens e serviços, facilitando a reutilização e simultaneamente criando oportunidades aos indivíduos e empresas de explorar este meio e gerar rendas. No entanto, em virtude da expansão destes modelos de negócios englobados no compartilhamento e na uberização, são visualizados benefícios, problemas e prejuízos aos participantes. Neste trabalho será abordado profundamente sobre os perigos ao trabalhador participante, em especial a precarização, visto que o desemprego no Brasil e no mundo no ano de 2020 possui altos índices e está em rápido crescimento. Então, uma discussão sobre a precarização decorrente da uberização é um assunto atual e abordado intensivamente por estudiosos e noticiários, dado que esta relação de trabalho entre as empresas donas destas plataformas e os trabalhadores demonstram possuir efeitos positivos e negativos, contudo com uma análise ao longo deste trabalho obteremos este resultado, e saberemos se é mais benéfico ou desvantajoso.

Durante a construção dos capítulos foi utilizado fontes recentes sobre os temas do compartilhamento e da uberização, principalmente artigos da Ludmilla Abílio, no qual demonstra ser uma das primeiras pesquisadoras no Brasil a abordar sobre a uberização e os possíveis perigos da precarização nos trabalhos relacionados. Em primeiro lugar, a monografia aborda sobre o surgimento da economia do compartilhamento e como o capitalismo influenciou esta intensificação do partilhamento, visto que o consumismo no século XXI acontece em grandes proporções. Ao longo do capítulo 1, foi demonstrado algumas das novas formas de trabalho oriundas da economia do compartilhamento, no qual exemplifica as diferentes oportunidades de emprego disponíveis aos trabalhadores. Neste capítulo aborda também sobre como a internet facilitou e intensificou a relação entre a demanda e a oferta na economia, em especial entre pessoas com pessoas e empresas com pessoas.

No capítulo 2 será debatido sobre como a uberização foi originada, e como o seu modelo de negócio impactou e revolucionou o modo de oferecer serviços e itens em aplicativos. Um estudo envolvendo a economia evolucionária estará presente, para propor uma discussão sobre se a uberização é resultado de ideias anteriores e modelos produtivos passados, e entender sobre o funcionamento da seleção natural das tecnologias. A precarização do trabalho será examinada no decorrer do texto, principalmente no caso do Brasil, demonstrando os riscos aos trabalhadores, em conjunto de um debate sobre os problemas da não existência do vínculo empregatício na uberização. Serão detalhados exemplos recorrentes da precarização em alguns dos setores no país, como o hoteleiro, transporte particular, comércio online, dentre outros. Também será discutido sobre os efeitos da pandemia do COVID-19, em virtude da uberização estar extremamente associada com os períodos de quarentena, dado que se intensificou o uso de aplicativos e plataformas em razão da maior demanda.

E para um trabalho mais complexo, o capítulo 3 apresentará um estudo de caso, no qual irá detalhar o funcionamento de um aplicativo em específico, que neste caso será sobre a plataforma 99, visto que é uma empresa fundada no Brasil. Ao longo deste capítulo será discutido sobre os efeitos da inserção do aplicativo da 99 no transporte particular, em conjunto terá uma discussão sobre o efeito ocasionado aos taxistas, no qual visa detalhar as consequências geradas a este setor, em razão do aparecimento de aplicativos de transporte concorrentes. Para fim de estudo neste capítulo, será proposto um debate e demonstração da parte jurídica e legal atual sobre este modelo de trabalho, tornando esta monografia englobada em problemas rotineiros na vida de diversos trabalhadores no século XXI.

Então o objetivo desta monografia é abordar desde a origem da economia do compartilhamento e uberização, e debater os efeitos ocasionados, desde inovações a retrocessos caso sejam existentes, com uma explicação aprofundada do funcionamento destas plataformas e aplicativos, e principalmente discutir sobre as relações empregatícias e o impacto da precarização na economia e nos trabalhadores.

## Capítulo 1 – Economia do Compartilhamento

### 1.1 – Origem e Definição

A origem da economia do compartilhamento ou internacionalmente *sharing economy*, surgiu no período da eclosão e predominância do capitalismo como sistema econômico (FONTES, 2017). Existem inúmeras características deste modelo econômico, porém serão discutidas apenas as correlacionadas com o partilhamento. Para entender o surgimento deste fenômeno será debatido os significados do lucro, acumulação de capital e a expansão da propriedade privada no processo de criação deste tema ao longo deste capítulo (BOTSMAN & ROGERS, 2009; MÁYNEZ & GUTIÉRREZ, 2016; SCHOR, 2017; COSTA, 2017; COUTINHO, 2017).

O capitalismo abrange inúmeros tipos de modelo de negócio, contudo o padrão é possuir a característica de busca constante de rendimentos e lucros crescentes. Em um breve período de tempo, este sistema econômico alcançou a maior parte dos países globalmente, restando poucas regiões com outros modelos econômicos adotados, como exemplo o socialismo. Contudo, mesmo os países que não aderiram totalmente a esse sistema, se observou a influência e o seu impacto no modo de realizar as negociações entre os países e cidadãos, principalmente em relação à importação e a exportação, visto que a tecnologia impactou positivamente as economias, em virtude do mundo estar mais globalizado e conectado, facilitando a interação e comercialização de bens, produtos e serviços entre os interessados. Com a internet, a comunicação se modificou e se tornou simples, resultando no melhor remanejamento de excedentes de produções e demandas locais entre os países. O crescimento do capitalismo intensificou o consumismo exacerbado dos consumidores em toda a população mundial, visto que houve o aumento da divulgação e propagação destes novos serviços e produtos proporcionarem um aumento no bem-estar das pessoas, com as novas investidas dos capitalistas ao consumo e a ideia de melhoria de vida, houve um crescimento exponencial de acúmulo de bens e propriedade privada (SCHOR, 2014; FONTES, 2017; COSTA, 2017; COUTINHO, 2017).

A compra desnecessária de bens e produtos supérfluos em grande volume resultou em um grande acúmulo de itens ociosos. Portanto, surgiu uma preocupação por estudiosos sobre esse tipo de consumo, dado que já se discute sobre o momento no qual não se conseguirá manter uma produção contínua em razão da ausência de matéria-prima suficiente, em conjunto do amplo desperdício recorrente nas cidades. Desta forma, se visualiza ser insustentável ofertar produtos em alta escala sem a preocupação com o meio ambiente e a sustentabilidade (GANSKY, 2010; FONTES, 2017).

Na economia, desde séculos anteriores o consumismo era presente e realizado pela população, no entanto, em níveis menores se comparado com o do século XXI, visto que no funcionamento de uma economia sempre existiu a demanda e a oferta de bens, produtos e serviços, contudo anteriormente a inserção da tecnologia se notava dificuldades em gerir este equilíbrio, e o consumo ocorria em grande maioria apenas para a subsistência. A mudança ocorre após a propagação das inovações, como exemplo, o uso intensivo da internet, resultando na possibilidade de realizar compras de modo mais simples, em conjunto dos incentivos, isenções e facilitações de crédito criados pelos governos aos cidadãos, no qual auxiliaram a aquisição se tornar fácil e prática aos consumidores. Como visto, o consumo está a crescer gradativamente ao longo de cada século, e para uma discussão breve sobre os motivos deste aumento, uma área da economia intitulada evolucionária defende que este aumento do consumo é um ciclo normal dentro das economias, visto que é necessário ocorrer para que aconteça o desenvolvimento econômico nos países, dado que uma maior demanda de bens ocasiona simultaneamente a necessidade de uma maior produção, resultando na contratação de mais trabalhadores, esta discussão será aprofundada no capítulo 2 (POSSAS, 2008; CECHIN, 2010; GANSKY, 2010; COSTA, 2017; COUTINHO; 2017).

A economia do compartilhamento empenha uma profunda modificação na relação de como as empresas, trabalhadores e consumidores se conectam e interagem, visto que a inserção da tecnologia acrescentou novas pessoas e empresas no mercado, aumentando a oferta e demanda de bens, serviços e produtos. O partilhamento intensificou o incentivo ao

oferecimento destes itens no mercado, em especial, nos aplicativos e plataformas englobados na economia do compartilhamento, reforçando e facilitando a relação de troca e venda entre os indivíduos participantes. No caso de partilhamento de carros, o conceito idealizado pela empresa Uber resultou na popularização do termo uberização, em razão do sucesso do modelo de negócio proposto, em conjunto da alta rentabilidade, se tornando uma expressão utilizada no debate sobre os benefícios e prejuízos destes modelos de negócios envolvidos dentro da economia do compartilhamento. Esta ideia da Uber corrobora para ideia de lucratividade utilizando carros próprios para geração de renda. Em relação aos efeitos ocasionados a partir da uberização, será debatido no capítulo posterior, em especial, sobre a precarização ocasionada, em virtude de os serviços ofertados em plataformas oferecer em grande maioria riscos ao trabalhador participante (SCHOR, 2014; VILLANOVA, 2015; MÁYNEZ & GUTIÉRREZ, 2016; COUTINHO, 2017).

A ideia de compartilhamento por meio de plataformas continua a ser expandida em outros setores, em razão do acúmulo de bens materiais ocorrer em inúmeros níveis da economia, a possibilidade de lucratividade incentiva a criação de modelos de negócios parecidos com os existentes. Anteriormente a intensificação da internet, setores eram predominadas por capitalistas com grande capital acumulado, e estes mercados possuíam em grande parte monopólios, como exemplo o setor hoteleiro e o de transporte particular. O IFood (Setor alimentício), Airbnb (Setor de Hospedagem), Blablacar (Setor de transporte a longa distância) e Doghero (Setor de hospedagem ou passeios de cães) são exemplos práticos do funcionamento de aplicativos que adentraram o mercado e competem com as empresas antigas do ramo, cabe mencionar que no Brasil algumas destas plataformas mais utilizadas são nacionais e foram expandidas globalmente, demonstrando o impacto da tecnologia em proporcionar oportunidades do uso da economia do compartilhamento em diferentes setores da economia. (VILLANOVA, 2015; GIRARDI, 2016; COSTA, 2017).

O compartilhamento engloba outros tipos de ociosidade, como exemplo serviços e bens de capital como citado acima, o Airbnb surge como opção para pessoas físicas se tornarem empreendedoras e alugarem os seus

imóveis em troca de um pagamento, possibilitando a oferta de quartos em casas e apartamentos, ou em casos excepcionais a residência inteira. Com o surgimento da plataforma em conjunto da internet, oportunidades como esta proporcionam ao ofertante uma geração de renda extra, este modelo de negócio continua a expandir rapidamente, em virtude da praticidade e do baixo custo de operação. Dentro da economia do compartilhamento estas pessoas são chamadas de trabalhadores *just-in-time*, em razão de serem serviços realizados momentaneamente e não serem contínuos, dado que depende da pessoa escolher ofertar e também existir demanda pelo imóvel em específico (VILLANOVA, 2015; COSTA, 2017; ABÍLIO, 2017, SABINO & ABÍLIO, 2019).

Para exemplificar a compreensão de um compartilhamento de serviço, nota-se o caso de um recém-formado na universidade com a sua capacidade de produção ociosa, em razão a fatores externos, como o desemprego e a falta de oportunidade. Com a possibilidade do uso de aplicativos e plataformas de compartilhamento se torna possível ofertar produtos por meio de anúncios em sites, como a Hotmart, no qual facilita a venda de cursos, ensino por videoaulas, audiobooks, dentre outros, utilizando o conhecimento adquirido durante a formação acadêmica. Em geral, o funcionamento da plataforma Hotmart é proporcionar para as pessoas físicas a oportunidade de anunciar produtos próprios, gerados a partir da sua expertise. O procedimento é simples, após a divulgação do produto, o anúncio fica exposto no site no aguardo de uma compra, após a venda se recebe a comissão preestabelecida, em conjunto de uma avaliação referente ao item vendido. O sistema de qualificação é essencial na economia do compartilhamento, portanto caso o ofertante possua um alto índice de qualificações positivas o produto tenderá a ser mais vendido (ABÍLIO, 2017; VILLANOVA, 2015; COSTA, 2017; COUTINHO, 2017; HOTMART, 2020).

A intensificação do surgimento de plataformas dentro da internet impulsionou a ideia de empreender por conta própria, visto que o custo de entrada é relativamente baixo e a oportunidade de geração de renda se tornou atraente ao público, em especial, aos trabalhadores desempregados e pessoas no qual buscam fontes de renda extra. O custo de transação reduziu se comparado ao período anterior à internet, o dispêndio de divulgação e busca

de serviços ofertados semelhantes ao visualizado na plataforma Hotmart não possuía um custo benefício favorável a iniciação deste tipo de empreendimento, em especial para pessoas físicas, no qual necessitava possuir um bom conhecimento do setor e do público. Este encontro entre a demanda e a oferta apresentava dificuldades, em virtude da insuficiência de meios de exposição da oferta de serviços e produtos à preços acessíveis. Com a internet, o intermédio entre a oferta e demanda se tornou rápida, fácil e relativamente mais barata e acessível às pessoas. As novas formas de pagamentos online inseridas com a expansão da tecnologia impulsionaram a realização de transações entre pessoas e empresas desconhecidas, em razão da maior segurança no ato de realizar estas negociações. (BOTSMAN & ROGERS, 2009; ABÍLIO, 2017; VILLANOVA, 2015; GIRARDI, 2016; COSTA, 2017; COUTINHO, 2017; SABINO & ABÍLIO, 2019; ABÍLIO, 2019; HOTMART, 2020).

Inúmeras plataformas desenvolvidas dentro da economia do compartilhamento buscam conectar os ofertantes e os demandantes, os primeiros exemplos de modelo negócio, no qual utiliza esta tecnologia da intermediação foram relacionados a contratações de serviços domésticos e revenda de produtos de beleza. A demanda nestas duas categorias sempre existiu, e com a disponibilidade de aplicativos e plataformas houve a ampliação de oportunidades aos trabalhadores produzirem uma maior renda se comparado ao processo de contratação anterior, no qual era realizado exclusivamente por meio de anúncios em jornais ou indicações de terceiros. Com a intensificação do uso de aplicativos e da internet, se nota ser relativamente mais simples a possibilidade de ofertar produtos e serviços (SCHOR, 2014; VILLANOVA, 2015; ABÍLIO, 2017).

Deve-se ressaltar que a economia do compartilhamento gera ao setor informal inúmeras possibilidades de renda aos trabalhadores, apesar de ser um setor extremamente precarizado e sem garantias a estas pessoas. Em períodos de altos índices do desemprego, o setor informal supre uma importante parcela da população que necessita de uma renda extra ou única. Isto se deve a diminuição da disponibilidade de postos de trabalho, dado que as empresas buscam sempre trabalhadores mais qualificados para o

preenchimento da grande maioria destas vagas, resultando no aumento do desemprego. A dificuldade e falta de capacitação pelos trabalhadores, em conjunto de baixas oportunidades e da automatização da mão de obra intensifica o número de pessoas no setor informal (GANSKY, 2010; ABÍLIO, 2019; CASTRO, 2020).

Uma das definições dentre as diversas elaboradas da economia do compartilhamento seria demonstrar que um bem ocioso poderia estar a ser utilizado por outra pessoa. O dono de um carro parado e sem uso, poderia estar a utilizar este automóvel como forma de trabalho e geração de renda, por meio dos novos aplicativos de transporte particular existentes no mercado. Esta situação observada é uma dentre as inúmeras novas formas de trabalho, contudo são empregos sem carteira assinada, no qual não necessitam uma grande capacitação, sendo necessário apenas um automóvel, carteira de motorista e um celular para cadastro no aplicativo e iniciar o serviço. Após o cumprimento dos requisitos necessários, será registrado como motorista parceiro do aplicativo. Outros trabalhos incluídos na uberização e economia do compartilhamento serão citados ao longo deste capítulo (VILLANOVA, 2017; COSTA, 2018; SOUZA, 2018).

Um dos primeiros sites a observar essa possibilidade de monetização em cima da oferta de produtos ociosos foi o site eBay, fundado em 1995 no território americano. No caso brasileiro, duas plataformas popularizaram e predominam o mercado, MercadoLivre e OLX, estas duas empresas utilizam do mesmo conceito da eBay, no qual gera uma gama de possibilidades para monetização, trocas e compartilhamento de produtos por meio de anúncios. Plataformas deste tipo são formas eficazes de utilizar a tecnologia como intermediador entre as pessoas interessadas em realizar negociações (SCHOR, 2014; VILLANOVA, 2015; SOUZA, 2018; OLX, 2020; MERCADO LIVRE, 2020).

Com a ascensão da tecnologia a economia do compartilhamento pôde alcançar diferentes níveis de interação, realizando modificações nos negócios realizados entre os trabalhadores e os consumidores. Com o uso da internet se consegue obter uma concentração de pessoas conectadas, gerando assim um acúmulo de informações sobre elas, e utilizando destes dados em

conjunto de algoritmos elaborados, se consegue definir os desejos e demanda dos consumidores. Esta facilidade de acesso a bens, produtos e serviços via aplicativos e websites fez muitos estudiosos considerarem ser uma nova etapa do desenvolvimento econômico mundial (GANSKY, 2010). A tendência do compartilhamento é de aumento, visto que a acessibilidade a produtos e principalmente o contato com o ofertante de bens e serviços está cada vez mais prático e rápido com o consumidor. Nota-se que no celular em alguns instantes se consegue contratar um carro via aplicativo ou importar um produto da China (BOTSMAN & ROGERS, 2009).

A cada década o mundo se torna mais digital, impactando na diminuição do custo de realizar negócios, sendo assim possível adentrar em novos setores da economia com maior facilidade se comparado a décadas anteriores. Deve-se ressaltar que pessoas físicas podem explorar com facilidade as oportunidades proporcionadas pela economia do compartilhamento, contudo as empresas continuam a observar dificuldades, visto que em muitos setores ainda se predomina monopólios. Por exemplo, no setor alimentício de entregas, existem aplicativos como o IFood, a Uber Eats e a Rappi, estes três aplicativos predominam boa parte do mercado mundialmente de delivery, dificultando no surgimento de concorrentes (SCHOR, 2014).

## **1.2 – Alcance do Compartilhamento no Brasil e as novas formas de trabalho**

O alcance da Economia do compartilhamento envolve diversos aspectos, e alguns destes resultam em problemas no mundo e no Brasil. A existência de diferentes culturas e níveis de riqueza impacta na expansão do compartilhamento, visto que cada país e localidade reagirá diferenciadamente. Nota-se o caso da pirataria, mesmo sendo ilegal, o seu alcance é considerado o maior de todos os tipos de compartilhamento. Isto acontece, pois, na maioria das ocasiões os valores dos produtos e serviços ofertados são excessivos se comparado com a renda média da maioria da população nestes países. Sendo assim, os consumidores utilizam da ilegalidade para obter acesso aos produtos

e serviços no qual desejam. No caso do Brasil, a renda da grande maioria dos brasileiros é relativamente baixa, resultando em incentivos ao uso ilegal destes produtos e serviços, visto que normalmente não teriam esta oportunidade de consumir estes itens (G1, 2019; AMORIM, 2020).

No século XXI, nota-se a intensificação e predominância de serviços de assinatura em virtude da internet, plataformas como o Spotify, Netflix e a Amazon Prime Video predominam globalmente o setor de *streaming* de música e podcasts, filmes e séries respectivamente. O compartilhamento possui uma alta rentabilidade se realizada neste formato de assinaturas, contudo todo o fenômeno expandido em larga escala resulta em problemas correlacionados, vemos, por exemplo, o problema da monetização paga aos artistas que disponibilizam a sua música na plataforma Spotify. Relatos jornalísticos evidenciam a existência de processos jurídicos envolvendo este problema, visto que mesmo a plataforma esteja a lucrar, os proprietários das músicas recebem um valor relativamente baixo, ou em casos específicos não recebem nenhum pagamento. A questão de precificação dos recebimentos ao ofertante é pouco competitiva, pois estes aplicativos predominam o mercado, e cabe ao usuário interessado se sujeitar a estes valores, dado que outras plataformas não oferecerão o mesmo alcance e possível bonificação. Contudo, ao mesmo tempo que esteja a ocorrer problemas jurídicos, a plataforma de streaming surge como oportunidade de geração de renda a diversas pessoas, visto que possuem milhões de assinantes mensais. Estes aplicativos facilitam adentrar o mercado se comparado ao período anterior a internet e estas plataformas (PRESSE, 2016).

O streaming utiliza da economia do compartilhamento para ampla divulgação de produtos e serviços, desenvolvendo uma gama de clientes conectados, o funcionamento destas plataformas segue um padrão, primeiramente são oferecidos períodos de teste grátis, visto que a adesão costuma ser grande após esta experiência ser positiva. Estas plataformas utilizam intensivamente das avaliações recebidas dos serviços presentes nos aplicativos, utilizando dos chamados *cookies* da internet, para assim oferecer sugestões e preferências automáticas para cada consumidor, o streaming faz o

uso intenso das redes de conteúdos presentes neste mundo globalizado e conectado (PRESSE, 2016).

Tais plataformas do compartilhamento ocasionam discussões a respeito da sua concorrência considerada injusta, dado que taxistas e redes hoteleiras criticam a falta de regulação igualitária, visto que na maioria dos países estes aplicativos não realizam pagamentos de taxas para o governo, enquanto hotéis e táxis necessitam estar nos conformes das leis locais, este problema resulta em problemas e tensões no governo local (BOTSMAN & ROGERS, 2009).

O alcance do compartilhamento cresceu de forma rápida, se observa lugares disponibilizados para Coworking, no qual várias empresas, startups e pessoas utilizam deste espaço compartilhado para a realização de trabalhos e projetos, a vantagem destes locais são as oportunidades de realizar conexões e trocas de ideias entre estes participantes, podendo ajudar no desenvolvimento destas empresas e auxiliando na criação de futuras parcerias. Estes locais de compartilhamento são em grande parte ofertados por um valor menor se comparado a alugueis de escritórios. Um detalhe na economia do compartilhamento e das novas formas de trabalho é que este nicho de possibilidades está disponível na maioria das ocasiões apenas em cidades com grande população, dado que dificilmente se nota motoristas de aplicativos em cidades menores, visto que necessita da demanda dos consumidores e nestas localidades pouco possui (BOTSMAN & ROGERS, 2009; KRAMER, 2017; COSTA, 2018).

No compartilhamento, é essencial a resposta do público, dado que necessitam serem bem avaliadas para assim atrair novos consumidores, no qual venham a conferir o seu negócio. Mesmo com a tecnologia, os consumidores necessitam se sentir seguros ao utilizar a plataforma escolhida e consequentemente contratar e comprar serviços, produtos de pessoas e empresas consideradas desconhecidas. Para uma plataforma ascender no mercado irá precisar primeiramente desenvolver o seu nicho de clientes, pois mesmo que tenha se tornado digital, os cidadãos ainda buscam realizar os seus negócios, trocas e compras baseado na confiança e recomendações de terceiros (BOTSMAN & ROGERS, 2009).

Plataformas seguindo o modelo da economia do compartilhamento foram criadas e são utilizadas como forma de trabalho, isto se deve à facilidade de ofertar o seu serviço e a monetização rápida. A Hotmart, Triider e Crafty, utilizam rotineiramente da disponibilidade de mão de obra dos trabalhadores, realizando a conexão com os demandantes de tais serviços. Vemos inúmeros casos de trabalhadores que largaram o seu emprego de carteira assinada para poder trabalhar em plataformas e alcançar maiores lucros e rendas (VILLANOVA, 2015; PRESSE, 2016; COSTA, 2017; COUTINHO, 2017; HOTMART, 2020).

No caso brasileiro, a facilidade de se trabalhar como entregador de alimentos e comida surgiu como uma oportunidade dos trabalhadores em busca de renda, observa-se nas grandes cidades dezenas de motocicletas em frente aos restaurantes, aguardando a encomenda solicitada pelo cliente. Nota-se neste tipo de trabalho diversas precarizações, como exemplo, estarem a realizar serviços debaixo de chuva e tensões em razão da rotina do trânsito, ocorrendo também disputas entre os entregadores, dado que os restaurantes preferem entregadores mais rápidos, ágeis e bem avaliados. Dentre as formas de trabalho presente na economia do compartilhamento, os trabalhos de entregador e motorista particular se destacam nas grandes cidades (BOTSMAN & ROGERS, 2009; ABÍLIO, 2017; ABÍLIO, 2019; ABÍLIO, 2020b).

Pesquisas revelam que o futuro dos aplicativos será extinguir o uso de pessoas físicas e conseqüentemente automatizar toda a operação, mesmo sendo ao longo prazo este processo acarretará um maior desemprego, em especial, trabalhadores de baixa formação escolar. No entanto, países como o Brasil este processo de automatização demore mais tempo a ocorrer, pois, se nota a necessidade em larga escala de trabalhos considerados simples e manuais, como exemplo, cobradores de ônibus, uma vez que países desenvolvidos como os Estados Unidos utilizam de mecanismos automáticos, resultando na dispensa de trabalhadores para este emprego. Dado que muitos países possuem disparidade de renda média, trabalhos considerados precários são únicas opções de renda para muitos trabalhadores, no qual necessitam para subsistência (GANSKY, 2010; ABÍLIO, 2017; ABÍLIO, 2019; BIANCHI, 2020).

A automação pode ser um perigo para estas novas formas de trabalho, dado que muitos dos trabalhadores no século XXI utilizam desta oportunidade e poderão ser substituídos futuramente. A breve análise e detalhes desses novos trabalhos demonstra um avanço na precarização do trabalho. Contudo, os trabalhadores irão submeter a este tipo de serviço enquanto for disponível e no futuro surgir outras formas de trabalho, ocorrerá a migração em larga escala, ciclo como este é considerado comum por pesquisadores sobre o setor informal e o desemprego, visto que a quantidade de postos de trabalho varia conforme o crescimento e decréscimo das economias (BOTSMAN & ROGERS, 2009; GANSKY, 2010; KRAMER, 2017).

Uma plataforma em ascensão é o aplicativo Diaríssima, no qual conecta as diaristas disponíveis cadastradas próximas à localidade do contratante, contudo mesmo não sendo uma forma nova de trabalho em geral, acontece uma sofisticação da contratação de serviços de limpeza. Em virtude do aumento da gama de clientes na plataforma, o crescimento da demanda por diaristas proporciona mais oportunidades de trabalho a estas diaristas. Anteriormente a existência de aplicativos como este, a contratação era realizada basicamente por indicação, com o inserimento da tecnologia se tornou prático, necessitando apenas da realização do cadastro, para assim poder ofertar estes serviços domésticos, em especial, referente a de limpeza (CANALTECH, 2019).

Contudo, com o decorrer do tempo os trabalhadores estarão dependentes dos aplicativos, em virtude do domínio nos seus referentes setores da economia. Estes monopólios dificultam a utilização de outro método de contratação ou uso de plataformas concorrentes, dificultando então a oferta de serviços destes trabalhadores no qual não concordam com as diretrizes destas empresas donas dos monopólios. Isto demonstra que essas plataformas podem submeter os trabalhadores a um novo tipo de precarização, dado que estarão dependentes das decisões de quem gere o aplicativo dominante (GANSKY, 2010).

Com a popularização do compartilhamento, empresas consideradas monopolistas expandiram a sua plataforma para novos países, contudo cada localidade possui uma diferente cultura e regulação. Desta forma inúmeras

plataformas observaram dificuldades de instalação. Isto se deve as leis diversificadas de cada país, em muitas destas localidades alguns setores da economia são beneficiados pelo governo, sendo assim, uma companhia estrangeira pode ter prejuízos caso o estudo de mercado tenha sido falho durante o processo de expansão (BOTSMAN & ROGERS, 2009).

Por exemplo, em razão da existência de culturas diferentes, certos países são adaptados a utilizar sistemas de transporte específicos, como o caso da Índia, no qual a população utiliza o sistema de moto táxi. Portanto, mesmo empresas como a Uber com grande capital possui dificuldade de instalação em outras regiões, dado que necessitarão convencer os consumidores a utilizarem o aplicativo antes da consolidação neste setor (VILLANOVA, 2015).

O caso do fechamento da Glovo no Brasil ocorreu em razão à grande concorrência com outras empresas do setor de delivery, dado que disputar com a IFood e a UberEats demanda um alto nível de investimento para obtenção de uma pequena parcela do mercado de entregas (RIBEIRO, 2019). Na última década, no Brasil e em outros países ocorreram diferentes tipos de modificações no cotidiano, em grande parte referente a implementação da tecnologia, em especial a internet. Como resultado, o compartilhamento está presente em quase todos os setores da economia, desde o alimentício ao setor de hospedagem, dentre outros (SCHOR, 2014).

Nos Estados Unidos desde os anos 90, o compartilhamento estava presente, mas em outros formatos, empregos em locadoras de filme, séries e games era comum. Neste período, o partilhamento ocorria inicialmente por meio do empréstimo, contudo com a possibilidade de monetização, estes sistemas foram totalmente reformulados e foram disponibilizados com a inclusão da internet (BOTSMAN & ROGERS, 2009).

No compartilhamento, temos definições destas trocas e negociações, e são chamadas de P2P (*Peer to Peer*) e B2P (*Business to Peer*), o primeiro caso é a relação de negócio entre pessoa com pessoa, ofertante e demandante neste caso, este modelo é recorrente e comum nos aplicativos estudados neste capítulo. O B2P é a relação de uma empresa com pessoa, no

qual funciona a partir da oferta do demandante, por exemplo, existe o modelo de assinaturas como visto na Netflix. No caso do B2P é mais complexo a forma de funcionamento, pois como visto no setor de compartilhamento de bicicletas, o governo tende a entrar como coparticipante deste investimento, isto se deve as dificuldades de gerir um negócio B2P. No caso das bicicletas se demonstrou ser pouco rentável, e resulta na necessidade de suporte do governo ou participações privadas, dado que o lucro nessa plataforma é relativamente baixo em razão ao alto investimento inicial e da manutenção das bicicletas alugadas (GANSKY, 2010; SCHOR, 2014; GIRARDI, 2016; COSTA, 2018).

Nota-se então neste capítulo que a tecnologia e internet proporciona com simples toques em aplicativos e sites, realizar diversas solicitações de serviços, trocas, vendas, alugueis de bens e produtos ociosos, dentre outros. As empresas iniciaram o processo contratação temporária ou de serviços únicos de trabalhadores por meio de plataforma e aplicativos. Pois, contratações realizadas desta forma possuem um menor custo aos empregadores e tornam mais lucrativo a sua empresa, o vínculo empregatício dentro da economia do compartilhamento em grande maioria é temporário assegurando nenhum direito trabalhista a este trabalhador. Esta forma de trabalho é comumente utilizada no século XXI é chamada de Freelancer, ou trabalhador autônomo (SCHOR, 2014; COSTA, 2018).

Então, se nota que neste capítulo foi brevemente analisado as novas formas de trabalho e muitos estudiosos demonstram preocupação em relação ao crescimento da precarização do trabalho decorrente da economia do compartilhamento, dado nestes trabalhos não possuem direitos trabalhistas, no entanto, em razão ao alto índice de desemprego, os trabalhadores submetem a estas condições precárias de serviço e menores remunerações se comparado com o salário mínimo. Este assunto será debatido profundamente no capítulo posterior, no qual abordará a uberização do trabalho e os seus efeitos, em especial a precarização (GIRARDI, 2016; SALDANHA, 2017; COUTINHO, 2017; SOUZA, 2018; COSTA, 2018).

## Capítulo 2 – Uberização do Trabalho e a Precarização

### 2.1 – Conceito da Uberização e o uso da Economia Evolucionária no debate da sua origem

O termo uberização abrange várias características relacionadas ao formato de trabalho, como a informalidade, insegurança trabalhista, a grande rotatividade de trabalhadores, facilidade de inserção nas plataformas e rápido crescimento de mercado, dentre outros (ABÍLIO, 2020b). A palavra se originou da empresa Uber, visto que a plataforma intensificou o oferecimento da intermediação entre os usuários consumidores e os ofertantes de serviços e produtos através de aplicativos, este modelo de negócio expandiu rapidamente em inúmeros setores da economia. Estudiosos da área de informalidade e precarização do trabalho iniciaram o uso da palavra *Uberization* para englobar em apenas um termo todo o processo de surgimento e aperfeiçoamento das novas plataformas de intermediação, visto que uma palavra globalizada facilita e enriquece as discussões sobre o assunto (FILGUEIRAS & ANTUNES, 2020).

No Brasil, o termo foi traduzido e se tornou Uberização ou Uberização do trabalho, esta ideia de incluir a palavra trabalho em conjunto do termo uberização tem como intuito demonstrar o impacto que este fenômeno tem no trabalho e também englobar outros trabalhos não oriundos de aplicativos e plataformas, visto que este movimento não mais se refere apenas aos trabalhos de motorista de app. Algumas características são comuns dentro dos modelos de contratação e trabalhos analisados como parte da uberização, alguns exemplos são, o uso intenso da tecnologia para rápida inserção de mercado e crescimento, terceirização dos serviços em conjunto da precarização do trabalho, informalidade, flexibilidade, competição, dentre outras particularidades no qual serão abordadas ao longo do capítulo 2 (DE SOUZA MORAES, 2019; FILGUEIRAS & ANTUNES, 2020; UBER, 2020; ABÍLIO, 2020b).

A uberização está presente e influenciou grande parte das novas formas de trabalho do século XXI, visto que são modernas opções de emprego no qual oferecem rápida obtenção de renda sem a necessidade de os trabalhadores possuírem altas capacitações, este fenômeno desencadeou

oportunidades de emprego para trabalhadores, em especial, desempregados ou informais. A ideia da intermediação do aplicativo Uber surgiu em 2009 a partir de uma viagem dos criadores Travis Kalanick e Garrett Camp para um evento, no qual não conseguiram realizar um pedido de um táxi, notaram após esta situação que existia uma demanda neste setor de transporte particular, a solução imaginada pelos fundadores para este problema foi a criação do aplicativo Uber, lançado em 2009 na cidade de São Francisco nos Estados Unidos. O conceito do app se baseou em criar uma plataforma que utilize a tecnologia para incentivar e facilitar a interatividade entre a oferta e demanda dos serviços de carros, visto que o ato de pedir um de táxi gerava muita dificuldade, em razão nesta época funcionar em grande parte manualmente, neste mesmo período o serviço de táxi era o único tipo de transporte particular amplamente usado nas cidades no exterior e no Brasil (SOUZA, 2018; UBER, 2020; BIANCHI, 2020).

A uberização do trabalho está também atrelada ao crescimento do empreendedorismo, visto que as empresas destas plataformas divulgam ao trabalhador inúmeras facilidades de trabalho em conjunto da autonomia profissional, no entanto, existem perigos ao prestador de serviço em aplicativos, por exemplo, a autonomia do trabalhador corrobora para a intensificação da precarização ao trabalhador, em razão de não possuir um vínculo empregatício com a empresa e ser um trabalho sem carteira assinada. Neste modelo de negócio a empresa dona do aplicativo detém a maior parte da barganha negociável do trabalho, visto que os trabalhadores se tornam dependentes das plataformas e não possuem formas de requerer mudanças, em virtude da própria escolha de participação (ABÍLIO, 2019; DE SOUZA MORAES & DE OLIVEIRA, 2019; SABINO & ABÍLIO, 2019; FILGUEIRAS & ANTUNES, 2020).

Visto que a uberização se difundiu recentemente, vertentes de estudos na economia tentam entender como este fenômeno surgiu, um estudo neste capítulo será sobre a economia evolucionária, esta área em particular discute sobre a evolução dos modelos produtivos e trabalhos ao longo das últimas décadas, será detalhado neste subtópico a sua teoria, para assim

discutir sobre a origem da uberização e das novas formas de trabalho em conjunto de uma discussão teórica.

A ideia da economia evolucionária surge nos anos 50, contudo após a publicação de Nelson & Winter em 1982 do livro *An Evolutionary Theory of Economic Change* o tema se tornou pauta de estudo em inúmeros centros acadêmicos e revistas, visto que desencadeou um maior debate sobre os ciclos e mudanças recorrentes na economia ao curto e longo prazo, em especial as mudanças e reconstruções dos modelos produtivos utilizados na economia. O conceito de evolução tem como base inicial teórica as ideias de Darwin, Friedman, Veblen, dentre outros sobre a biologia evolucionária, dado que as formas de trabalho e produtos desenvolvidos podem seguir um avanço ou um retrocesso cíclico em diferentes ocasiões caso analisado profundamente, visto que fatores internos e externos da sociedade e economia afetam e influenciam periodicamente os resultados das modelagens produtivas (NELSON & WINTER, 1982; POSSAS, 2008; CECHIN, 2010; LUZ, 2011; SILVA, 2013).

A ideia da seleção natural é o principal fundamento deste estudo da economia evolucionária, visto que nas formas de trabalho a inserção da tecnologia desencadeou inúmeras mudanças na forma de automatização dos serviços existentes, o avanço da industrialização resultou na criação de novos tipos de trabalho em conjunto do aperfeiçoamento, no entanto, o lado negativo foi a diminuição dos postos de trabalhos, em especial os serviços realizados manualmente, em virtude da tecnologia substituir os indivíduos de modo mais eficiente em alguns serviços específicos. Contudo, grande parte destas criações de produtos e trabalhos não são expandidos globalmente, visto que muitos destas inovações resultam em falhas e insucesso no processo de inserção de mercado no curto prazo e em especial no longo prazo, em razão de inúmeros fatores, como a falta de expertise, planejamento ou situações no qual o produto não possuía um custo benefício suficiente para a continuação do seu funcionamento e aprimoramento. Apesar destas falhas em inovações anteriores, as influências e ideias destes produtos e serviços são transportadas e carregadas adiante no tempo e na economia, incentivando o surgimento de novas tecnologias, se nota ser um processo de destruição e criação contínua de novos trabalhos, produtos e tecnologias, este conceito pode ser considerado

uma definição simples do que seria uma inovação. Alguns destes trabalhos realizados manualmente sofreram modificações com a inserção da tecnologia, por exemplo, a utilização de telefones celulares para trabalho necessitou de uma sofisticação dos aparelhos ao longo das últimas décadas em conjunto da redução dos custos de fabricação e valores de venda. O aumento da velocidade das redes móveis também desempenhou um papel fundamental na melhoria e possibilidade do uso de smartphones para ofertar algum serviço por aplicativos, visto que a economia do compartilhamento faz uso intenso da internet. (NELSON & WINTER, 1982; DOSI & NELSON, 1994; POSSAS, 2008; CECHIN, 2010; LUZ, 2011; SILVA, 2013).

Com este debate proposto, se constata que a uberização poderia ser considerada apenas mais um processo de reformulação do trabalho temporário, em virtude de inúmeros fatores. A intensificação da economia do compartilhamento se deve em especial as mudanças tecnológicas, como a internet, avanço dos smartphones, aumento da oferta trabalhista, diminuição dos postos de trabalhos em razão da automatização, e em especial a baixa capacitação dos trabalhadores que acarreta utilização de plataformas para sustento, fatores externos como crises mundiais aumentam a informalidade dos trabalhadores e conseqüentemente o uso das plataformas existentes.

A seleção natural das tecnologias funciona de forma constante e resulta em mudanças nos serviços, produtos gerados e fornecidos na economia, os estudos corroboram para a ideia de que o mercado se ajusta automaticamente nestas escolhas, mesmo ao longo prazo. A competitividade e a lucratividade empenham um papel fundamental no rápido avanço da tecnologia, dado que se um novo tipo de trabalho e aplicativo surge ou foi aperfeiçoado, novos incentivos serão gerados para as empresas, visto que novas oportunidades de mercado podem gerar maiores lucros. Nota-se que a economia evolucionária defende a existência de um ciclo quase infinito de evolução dos modelos produtivos, contudo o avanço nem sempre será benéfico à economia, em especial a sociedade e aos trabalhadores. O resultado deste processo de inovação acentuada recorrente nos dias atuais foi a intensificação da precarização, em razão da constante seleção natural de trabalhos mais eficientes para os capitalistas, no qual favorecem modelos de trabalhos que

gerem maior produtividade ao menor custo. A busca por rendimentos crescentes dos capitalistas ocasiona na mão de obra a depreciação do trabalhador, visto que ocorre a diminuição dos direitos trabalhistas e simultaneamente o aumento das horas trabalhadas, em virtude da necessidade de diminuir os custos por trabalhador e necessitarem continuar os níveis de produção. (NELSON & WINTER, 1982; DOSI & NELSON, 1994; POSSAS, 2008; CECHIN, 2010; LUZ, 2011; SILVA, 2013).

Em relação à economia evolucionária e a uberização no caso dos taxistas, convém demonstrar este setor utilizava de formas precárias para atrair os consumidores, por exemplo, cartões de contato impressos e pontos fixos estabelecidos pela prefeitura local, com a inserção de novos aplicativos de transporte particular em smartphones a praticidade de solicitar um táxi ou motorista particular revolucionou o meio de se transportar pelas cidades, demonstrando a influência de um modelo de negócio e trabalho vinculado a economia do compartilhamento e o uso da internet.

A cultura e a renda dos países são importantes fatores na adaptação de produtos e trabalhos englobados dentro da uberização e do compartilhamento, uma vez que os aplicativos e as formas de trabalho são modificadas para se alocarem nas diversas economias locais escolhidas pelas empresas, se nota que a seleção natural acontece de modo mais amplo e difícil do que uma situação globalizada e única. Estes dois fatores em conjunto da localidade escolhida acarretam problemas na expansão de uma inovação, visto que a localidade e os níveis de tecnológicos ocasionam o insucesso do produto ou serviço. Nota-se que a economia evolucionária acrescenta uma discussão mais ampla do funcionamento das tecnologias, visto que a uberização como analisada foi originada em virtude do aperfeiçoado do táxi, contudo prejuízos são visualizados, em especial aos trabalhadores e serão tratados no próximo subtópico (NELSON & WINTER, 1982; DOSI & NELSON, 1994; POSSAS, 2008; CECHIN, 2010; LUZ, 2011; SILVA, 2013).

## 2.2 – As consequências da precarização no Brasil

Em grande parte, as inovações resultam em benefícios e malefícios aos trabalhadores e capitalistas, no caso da uberização se visualiza mais consequências ao participante dos novos aplicativos, desde apps como a Uber à Airbnb. O modelo de negócio da uberização e da economia do compartilhamento intensifica a depreciação do trabalhador envolvido, ao curto e longo prazo, principalmente, visto que ocorre a diminuição dos direitos trabalhistas, estas plataformas não oferecem ao colaborador segurança do emprego, conseqüentemente se nota a inexistência de benefícios ao trabalhador. Nota-se que, ao mesmo tempo que se aumenta as oportunidades e benefícios, como exemplo, a rápida geração de renda extra ou única em muitas situações. Os perigos do setor informal crescem proporcionalmente ao avanço da inserção de novas tecnologias, principalmente em países como Brasil, onde existem altas taxas de desemprego, em razão em grande parte da diminuição de postos de trabalho em conjunto da dificuldade na educação e capacitação da população. Neste subtópico ser tratado sobre a precarização decorrente da intensificação da Economia do compartilhamento e da Uberização do trabalho (ABÍLIO, 2019, ABÍLIO, 2020b).

A precarização não é um assunto novo nas discussões e meios acadêmicos, visto que desde a existência básica do termo trabalho, simultaneamente existe a depreciação do trabalhador, em virtude deste empregado precisar submeter as mais diversas situações de trabalho mesmo em muitas situações precárias, em razão da necessidade da geração de renda para sustento próprio e familiar. No mundo capitalista sempre foi exigido a realização de um trabalho em troca do recebimento de um salário como compensação, contudo após décadas de discussões pelos direitos trabalhistas, enfraquecimento dos sindicatos no Brasil, e as dificuldades na aprovação de leis benéficas ao trabalhador no congresso, se nota hoje uma rápida degradação destes direitos garantidos em conjunto dos salários compatíveis com o trabalho realizado. Por exemplo, a nova Lei nº 13.429, aprovada e publicada em 31 de março de 2017, libera a terceirização dos serviços em larga escala no mercado, afetando drasticamente o vínculo empregatício e a insegurança jurídica dos trabalhadores, visto que para os capitalistas o custeio

do serviço terceirizado é preferível e acarreta maiores lucros em conjunto da diminuição dos problemas burocráticos e judiciais em relação aos empregados, a aprovação desta Lei decorreu após inúmeros vetos, no qual foram intensamente debatidos no congresso, no entanto, o resultado ainda foi impactante e prejudicial aos trabalhadores, em especial ao longo prazo (FERRER, 2018; DE SOUZA MORAES, 2019 BIANCHI, 2020; CANNAS, 2020; CASTRO, 2020; FILGUEIRAS, 2020; FONTES, 2020; FONTES, 2020).

Observa-se hoje que existe a precarização da precarização do trabalho, visto que foi divulgado por notícias que a plataforma IFood iniciou a contratação de empresas terceirizadas, no qual possuem frotas de motoboys próprias disponíveis as respectivas demandas dos aplicativos, estes trabalhadores cumprem uma longa carga horária predefinida, são exigidos de metas diárias e mensais, avaliações rigorosas e constantes, por estas empresas terceirizadas contratadas pela IFood ou outra plataforma. Ocorre que os trabalhadores preferem se submeter as estas situações mais precárias de trabalho, em virtude de um maior salário se comparado a estarem por conta própria no aplicativo. Mesmo demonstrando ser um trabalho com todas as características de carteira assinada, não possuem nenhum tipo de vínculo empregatício, conseqüentemente não estão assegurados dos auxílios e benefícios referentes aos de carteira assinada, em conjunto não estão a contribuir para o INSS(Instituto Nacional do Seguro Social), acarretando que o tempo necessário de aposentadoria não se modifica, caso o trabalhador queira aposentar terá que depositar uma quantia calculada a parte ou requerer uma aposentadoria por idade, como prevista na constituição. Observa-se que os custos e periculosidades do trabalho recaem sobre os trabalhadores de aplicativos e, neste caso específico, a IFood e as empresas terceirizadas não oferecem nem o necessário para a realização do serviço pelo trabalhador, visto que legalmente não existem leis predefinidas ainda, as quais obriguem os aplicativos oferecerem toda a assistência semelhante à CLT(Consolidação das Leis do Trabalho), ou leis que imponham a realização exclusiva da contratação via carteira assinada (MACHADO, 2020; ABÍLIO, 2020b).

As formas de trabalhos elencadas dentro uberização são inúmeras, contudo, os trabalhadores de delivery e motoristas particulares demonstram ao

público uma maior depreciação do trabalhador em virtude do grande volume de serviços realizados todos os dias. Com a pandemia se tornou mais evidente as longas horas de trabalho realizadas por esta categoria de trabalhadores, em conjunto dos perigos da não seguridade social e jurídica no serviço, se observa que a plataforma busca primeiramente a lucratividade ao menor custo operacional, visto que caso os trabalhadores fossem de carteira assinada os lucros dos aplicativos seriam drasticamente reduzidos em virtude dos encargos tributários (ABÍLIO, 2020a).

A uberização está a ocorrer nos sistemas educacionais do Brasil, visto que a inserção de novas plataformas e aplicativos, em conjunto de uma maior facilidade de uso e cadastro de pessoas interessadas em trabalhos específicos acarretou e facilitou no estudo da contratação rápida de professores pelo aplicativo Prof-e. O objetivo de usar o aplicativo é preencher vagas inocupadas ou temporárias de professores durante o tempo necessário. Geralmente, estes professores dão aulas até a espera de um professor concursado ser efetivado, contudo, existem dificuldades e custos elevados na elaboração e realização de concursos ininterruptos. Os exames de admissão realizados ao longo dos últimos anos não são suficientes para preencher todos postos de trabalho de professores necessários, principalmente em regiões mais distantes e isoladas, no qual não possuem uma estrutura básica aos professores e alunos. Uma boa infraestrutura é essencial para a aprendizagem dos alunos e um ensino de qualidade por parte dos professores. O funcionamento do aplicativo funciona da seguinte forma, o app gera um banco de dados com os professores interessados nas vagas no qual se registaram, após este primeiro passo é criada uma lista de espera e são ordenadas pelo histórico, capacitação do professor e outras características dependendo a vaga escolhida (EXTRACLASSE, 2020, ABÍLIO, 2020b, ANDES, 2020).

Prefeituras de algumas cidades iniciaram testes com este método de contratação de professor, e diversas entidades possuem ressalvas deste sistema, visto que se verifica ser uma depreciação do professor, dado que o trabalho de docente é mal remunerado no Brasil, principalmente no ensino básico e médio público. A possível expansão deste método de admissão desencadeará uma precarização de enorme impacto, dado que não existirão

direitos garantidos e obterão salários reduzidos em razão de não necessitar ter um piso salarial, além de que estarão expostos à demissão sem aviso prévio em conjunto de nenhuma proteção financeira, este exemplo demonstra o perigo da insegurança trabalhista em virtude da expansão da uberização do trabalho. O ensino e a educação brasileira poderão ficar fragilizados por causa deste modelo de contratação, no qual segue os exemplos de outros aplicativos englobados dentro da uberização. A inserção de aplicativos, em um primeiro momento facilita a intermediação e conexão entre a demanda e a oferta de professores neste caso, contudo ao longo prazo os lados negativos demonstram serem maiores para os trabalhadores, dado que existe o perigo da dependência das plataformas (EXTRCLASSE, 2020; ANDES, 2020, ABÍLIO, 2020b).

A precarização existe também na forma do trabalhador contratado como pessoa jurídica, inúmeras empresas utilizam deste meio de admissão para não ter vínculo empregatício com o trabalhador e conseqüentemente reduzir os custos tributários com os funcionários. Neste caso se percebe a depreciação do trabalhador recorrente, visto que o assalariado não pedirá demissão mesmo que seja proposto a mudança para contratação de pessoa jurídica, visto que necessita desta renda para custeio próprio e familiar, em conjunto do alto desemprego global atual e das dificuldades de obtenção de outros empregos do mesmo piso salarial (KREIN, 2018).

Em muitos momentos a uberização disponibiliza a oportunidade do trabalhador empreender e obter a sua renda fundamentado no seu esforço e capacidade de produção, no entanto, esta justificativa camufla os reais prejuízos ao trabalhador, visto que quando o trabalhador utiliza a plataforma de uma empresa não está a gerar para si um ganho maior do que a empresa recebe em cima deste serviço, em conjunto dificilmente está a adquirir conhecimento e se capacitando, mesmo ao curto prazo o trabalhador se estagnarà neste serviço e estará à mercê da plataforma no qual participa, visto que as plataformas tendem diminuir os valores repassados aos trabalhadores após predominação no mercado, e como atualmente as plataformas não são resguardadas legalmente as decisões judiciais são caso a caso (SABINO & ABÍLIO, 2019, 2019; SELL, 2020).

A depreciação do trabalhador está exposta quando ocorre acidentes de trabalho, problemas de saúde e outros acontecimentos que impeçam o trabalho, grande parte dos aplicativos não oferece suporte nestes casos, o participante desta plataforma apenas é visualizado como mais um número, ou uma parte da frota do app, podendo ser substituído e remanejado o seu serviço para outro trabalhador rapidamente. A concorrência entre os trabalhadores tende a aumentar em dias com menores fluxos de entrega, e acabam a sujeitar a maiores riscos, maior carga horária e maiores velocidades nos serviços, para assim obter uma renda compatível com os dias normais de trabalho (FONTES; 2017; MARQUES, 2018; KREIN, 2018).

Verifica-se que a precarização e terceirização dos serviços estão em crescimento, em virtude das novas plataformas desenvolvidas após a intensificação da economia do compartilhamento, as próximas mudanças ocorrerão caso o vínculo empregatício e novas leis forem colocadas em prática, visto que estes aplicativos usufruem e funcionam em razão do enfraquecimento das leis, sindicatos trabalhistas, altos índices de informalidade e desemprego. Contudo, cabe saber se as autoridades locais modificarão o modus operandi destas empresas donas dos aplicativos, visto que a expansão está a ocorrer em outros setores rapidamente. No ano de 2019 e 2020 ocorreram protestos e paralisações por parte dos trabalhadores, em especial os trabalhadores de delivery da IFood, UberEats, Rappi, estes movimentos são os primeiros indícios de discordância sobre o modelo de negócio praticado pelas empresas, em especial a divergência das taxas cobradas ao longo de cada ano, visto que são comprovadas recorrentes reduções. Os empregados dentro da uberização estão a perder o lado da barganha do trabalho, visto que o lado mais necessitado sempre será dos trabalhadores e não os empregadores (ABÍLIO, 2019, ABÍLIO, 2020b; BIANCHI, 2020; CANNAS, 2020; LEMOS, 2020).

### **2.3 – Impacto da Pandemia**

O surgimento e propagação da pandemia global do vírus Covid-19 no ano de 2020 acarretou inúmeros efeitos imediatos, principalmente nas formas de trabalho e intensificou o uso da tecnologia, em especial, a internet e

os aplicativos. Ao longo deste subtópico será debatido sobre as consequências do aceleração da precarização no trabalho na economia e no mercado em virtude do vírus (LEMOS, 2020; DE ALMEIDA AQUINO, 2020; ABÍLIO, 2020a).

Anteriormente a eclosão da pandemia, a precarização do trabalho vinha sendo debatido intensamente, com publicações de artigos em conjunto de notícias sobre os perigos da insegurança trabalhista, informalidade dos serviços e o rápido crescimento da precarização em razão da uberização. Com as medidas tomadas pelo governo no Brasil e no mundo, se tornou recomendável a quarentena, em muitas localidades houve o isolamento social obrigatório durante alguns meses do início da Covid-19. Neste período, as condições precárias dos trabalhadores de aplicativos se tornou mais evidente, visto que o número de trabalhadores aumentou nos aplicativos, ocasionando maior concorrência e menor renda em virtude da intensificação do desemprego, referente a redução dos postos de trabalhos em grande maioria relacionados ao fechamento de comércios e empresas (ABÍLIO, 2020a; DE ALMEIDA AQUINO, 2020; DUTRA & COUTINHO, 2020, FOGAÇA, 2020).

A demanda por transporte particular decresceu, no entanto, o setor de delivery ampliou consideravelmente, em consequência da maior concorrência da oferta de trabalho a carga horária média dos trabalhadores aumentou, como resultado houve uma maior exposição aos riscos envolvidos na realização dos serviços, contudo, mesmo em meio a pandemia, renda reduzida e perigos de contaminação elevado, estes trabalhadores continuaram nas ruas efetuando serviços nas cidades, conforme a demanda dos aplicativos. Estes participantes das plataformas continuaram a realizar os serviços em razão da necessidade da renda para a subsistência, contudo como visto no subtópico anterior existe um consenso sobre a existência da precarização neste tipo de trabalho, visto que o modelo de negócio da uberização explora o trabalhador, dado que os perigos, custos e complicações são repassados apenas aos motoristas e a pandemia reforçou este argumento. (ABÍLIO, 2020a; DE ALMEIDA AQUINO, 2020).

A iFood, Uber e a 99 realizaram investimentos de ajuda ao trabalhador participante dos aplicativos, por exemplo, criação de fundos durante o início da pandemia para que os motoristas obtivessem suporte

financeiro, também foi divulgado que uma maior porcentagem da gorjeta iria para os entregadores ao realizar entregas, iniciaram a disponibilização de álcool em gel em conjunto do envio de instruções sobre a realização do trabalho de modo mais seguro e sem perigo de contaminação. No caso da 99 foram selecionados locais nas cidades para a realização da sanitização de carros, entregas de máscara, álcool em gel e escudos protetores, contudo como visto no artigo Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19 da Ludmilla Abílio em grande parte as medidas de prevenção foram realizadas por conta própria, se demonstra que os custos desta proteção considerada básica foi custeada pelos trabalhadores, resultando na intensificação da precarização do trabalho, visto que maiores custos foram direcionados aos participantes dos aplicativos (ABÍLIO, 2020a; FOGAÇA, 2020, STARTUPI, 2020; DE ALMEIDA AQUINO, 2020).

Mesmo após a breve estabilização da pandemia e volta em etapas do funcionamento dos comércios e regras menos rígidas de locomoção, os níveis de desemprego continuaram a aumentar, visto que muitos estabelecimentos no qual fecharam ou não funcionaram por um período não obtiveram a mesma proporção de consumo se comparado anteriormente a pandemia. Em consequência não houve a recontração em grande maioria destes trabalhadores, o aumento de desemprego ocasionou nos aplicativos uma maior oferta de serviço, resultando na necessidade de que os empregados de aplicativos cumpram uma maior carga horária para acumular uma renda igual ao período pré-pandemia. Em relação aos direitos trabalhistas, se tornará mais difícil assegurar que não ocorra uma maior precarização do trabalho, visto que as remunerações não são resguardadas legalmente e não possuem um piso salarial médio estabelecido. As plataformas definem estes valores repassados aos trabalhadores, e estes estão a mercê das empresas visto que não possuem influência nestas decisões, os empregados necessitam desta renda para sustento e estarão dispostos a enfrentar essas situações precárias e extrema do trabalho em troca do salário gerado (ABÍLIO, 2020; DUTRA & COUTINHO, 2020; DE ALMEIDA AQUINO, 2020).

O mercado da economia do compartilhamento se mostra estar em constante crescimento em virtude da adesão maior dos usuários, visto que com

a quarentena e a paralisação grande parte da população necessitou estar em casa, conseqüentemente novos usuários iniciaram a utilização de aplicativos, em virtude da comodidade e segurança dos serviços ofertados, ocasionando a ampliação da demanda dos serviços, empresas como Ifood, Uber e 99 registraram lucros e aumentos expressivos após início da pandemia (ABÍLIO, 2020; DUTRA & COUTINHO, 2020; DE ALMEIDA AQUINO, 2020).

Então como visto neste capítulo, os estudos sobre a precarização dos serviços e trabalhos não são recentes, em grande maioria são elaborados sobre os perigos da depreciação do trabalhador ao longo prazo, em especial aborda a falta do vínculo empregatício dos trabalhadores com as empresas em conjunto da demonstração dos riscos à saúde. Na parte teórica vimos que a economia evolucionária tenta explicar que a uberização pode ser considerado apenas um fenômeno temporário, no qual um novo modelo de trabalho poderá surgir ou aperfeiçoado a partir dele. A determinação das autoridades de cada país em relação a uberização influenciará nas próximas tendências de mercado, visto que caso a justiça ou governo determine que os aplicativos necessitem oferecer carteira assinada, este movimento de uberização passará por uma ampla modificação, reorganização de mercado e modelo de negócio. A pandemia expôs as condições dos trabalhadores de aplicativos e tornou evidente que as empresas não fornecem um suporte necessário aos empregados.

## Capítulo 3 – Estudo de caso da 99

### 3.1 - Surgimento da 99

A 99 surgiu em 2012, primeiramente com o nome de 99Táxis, sendo o resultado das ideias propostas por três universitários de São Paulo, Ariel Lambrecht, Renato Freitas e Paulo Veras em busca de um modelo de negócio parecido com a Uber. O aplicativo 99, nas suas primeiras versões tinham como proposta criar exclusivamente uma conexão entre os taxistas e os passageiros através de smartphones, visto que o modelo de negócio da Uber e Cabify no exterior já se fundamentava na solução entre a demanda e a oferta, utilizando do intermédio presente em aplicativos há alguns anos (INSTITUTO CLARO, 2015; MACHINE, 2018; 99, 2020c).

A Uber estava em pleno funcionamento nos Estados Unidos e Inglaterra, enquanto o predomínio na Espanha era da Cabify, contudo, estes aplicativos eram mais avançados se comparado ao conceito inicial da 99, o inserimento dos motoristas particulares nos apps já era existente. No Brasil a utilização de smartphones pela população era reduzida, principalmente pelos taxistas, visto que o custo de aquisição de celulares modernos em conjunto da contratação de planos de internet possuía um alto custo neste período. A Uber entrou no mercado brasileiro em 2014, trazendo consigo experiência internacional em conjunto do impacto da marca Uber, pois estava propagado globalmente por meio de noticiários. Com a inovação presente no aplicativo da Uber houve uma rápida adesão de usuários ao app, contudo diferentemente da 99, a síntese da Uber era oferecer exclusivamente transporte particular enquanto a 99 desenvolvia um app para intermediação entre os taxistas e usuários inicialmente (JUNQUEIRA, 2013; INSTITUTO CLARO, 2015; DRSKA, 2016; PRADO, 2016; MACHINE, 2018; OLIVEIRA, 2018).

A escolha do nome para o aplicativo 99Táxis se deve ao intuito dos criadores imaginarem um nome que poderia ser compreendido globalmente, em virtude da possível expansão da plataforma em inúmeros países e idiomas. Em razão do algoritmo existente nas lojas de aplicativos da ordenação pelo alfabeto, o número 99 faz com que o aplicativo apareça entre os primeiros colocados caso fosse selecionado essa opção. Esta ideia foi importante no

início do aplicativo, visto que possibilitou aos novos usuários o fácil acesso ao app caso fosse pesquisado nas lojas de aplicativos (INSTITUTO CLARO, 2015).

Mesmo com a concorrência e a diferença de capital investido entre os aplicativos presentes no Brasil, como a Uber e a Cabify, os fundadores da 99 continuaram a desenvolver e aperfeiçoar o app, buscando principalmente taxistas que aceitassem participar da plataforma para serem testadores do modelo de negócio desenvolvido por eles. Inicialmente, estes motoristas de táxis possuíam dúvidas sobre o funcionamento e a veracidade sobre o possível aumento da renda conforme prometido, logo os trabalhadores iniciaram o processo de recomendação do aplicativo em virtude das vantagens oferecidas ao utilizar a plataforma. O planejamento inicial da 99 para rápida expansão do app era exatamente usar da ampla divulgação informal, visto que haveria um rápido efeito de propagação por meio dos taxistas caso a plataforma fosse benéfica e lucrativa, resultando no aumento dos cadastros na plataforma como esperado (LOUREIRO & MANZONI JR, 2018). Uma característica única e vantajosa aos taxistas neste período da 99, era a isenção de taxas e da porcentagem cobrada referente a cada corrida realizada no aplicativo, visto que a concorrente EasyTaxi (Plataforma de táxis comprada pela Cabify em 2017) realizava cobrança de taxas, esta diferença entre os aplicativos resultaram aos taxistas oportunidades de encontrar e ampliar consideravelmente o volume de serviços realizados, em virtude ao novo volume de usuários presentes nas plataformas (MACHINE, 2018; OLIVEIRA, 2018; LOUREIRO & MANZONI JR, 2018).

No ano de 2013, a 99 possuía um grande número taxistas cadastrados no aplicativo, visto que a propagação do aplicativo acontecia neste período por meio notícias principalmente, em virtude da divulgação dos benefícios da plataforma ao taxista e o consumidor. A realização do cadastro em plataformas digitais em smartphones ainda era novidade no Brasil, em especial utilizar aplicativos como forma de trabalho. A 99 neste período ainda era tida como uma *Startup*, os próprios sócios da empresa realizavam os processos de instalação e configuração no aplicativo, desde instalação de chip das operadoras, contratação de planos de internet e instruções sobre o

funcionamento do aplicativo. Com o rápido crescimento da 99, o aplicativo começou a ser notado e visualizado como uma plataforma com potencial de lucratividade, visto que inicialmente um aplicativo raramente obtém lucros, em razão aos custos elevados de operação e iniciação de um aplicativo do porte da 99, contudo em razão à velocidade de adesão de novos usuários e rápida popularização entre os taxistas, a 99 se tornou interessante aos investidores (OLIVEIRA, 2018; TRINDADE, 2018; LOUREIRO & MANZONI JR, 2018).

Com a expansão de usuários e taxistas cadastrados na plataforma 99, a empresa se tornou atraente ao recebimento de aportes financeiros de investidores nacionais e internacionais. Desde a criação da 99, a ideia dos fundadores referente ao modelo de negócio foi elaborada a visar o recebimento futuro de aportes financeiros de investidores, em razão da necessidade de altos investimentos para a expansão e aprimoramento da plataforma. Após poucos anos desde a criação da 99Táxis, o app se remodelou e se tornou a 99Pop ou apenas 99, nome utilizado atualmente. Nesta nova versão, se adicionou o mesmo modelo operacional da Uber, no qual acrescenta o serviço de motoristas particulares ou chamado também de motoristas parceiros. A inserção desta nova categoria resultou na criação de uma nova oportunidade de renda para trabalhadores, no qual estão desempregados ou trabalham no setor informal. Em um curto período de tempo, a 99 se tornou concorrente da Uber no território brasileiro, atraindo inicialmente investimentos da Didi Chuxing (Empresa chinesa dominante do mercado de transporte particular local) e da SoftBank, no qual facilitaram a expansão da plataforma. A 99, que se iniciou como uma simples *startup* se tornou a primeira empresa brasileira a atingir o patamar de unicórnio (Avaliação de mercado no valor de 1 bilhão de dólares), dado que ao ser vendida para a Didi Chuxing completamente, o valor de mercado avaliado no ato da compra foi de 1 bilhão de dólares (DRSKA, 2016; PRADO, 2016; MANZONI JR, 2017; TRINDADE, 2018; MACHINE, 2018).

Atualmente, o aplicativo 99 continua a ofertar o serviço de transporte com taxistas, mesmo em menor volume se comparado aos anos iniciais da plataforma. Isto ocorreu em razão da disparidade dos valores cobrados pelos serviços entre o transporte particular dos motoristas parceiros e dos taxistas, visto que o usuário tem disponível simultaneamente no aplicativo os valores por

cada serviço respectivamente, sendo o usuário que irá escolher e solicitar o serviço desejado. A 99 engloba outras categorias de serviços, desde carros e corridas de menores valores às opções mais confortáveis e mais caras. Recentemente foi acrescentado ao aplicativo duas novas categorias ao aplicativo da 99, o 99Poupa, que oferece corridas mais baratas em períodos de menores fluxos, e a 99Entrega, que oferece a possibilidade de entrega de qualquer item pessoal via aplicativo, demonstrando que a plataforma continua em rápido crescimento, acompanhando a concorrência e também inovando. Houve também a criação de um novo aplicativo da empresa 99, no qual se chama 99Food, este aplicativo seguirá o mesmo padrão de apps de delivery, estas variações de categorias e funcionamento será detalhado no subtópico a seguir (CORTES, 2020; 99, 2020a; 99, 2020b).

### **3.2 - Funcionamento da 99**

A 99 iniciou o seu modelo de negócio com uma modelagem parecida com os aplicativos presentes no mercado, como da Uber, Lyft, Cabify, dentre outros exemplos. Estes apps funcionam com o uso constante e obrigatório da tecnologia, em especial, a internet, GPS (Sistema de posicionamento global) e pagamentos realizados em grande maioria online. O aplicativo desenvolvido possui uma plataforma intuitiva e fácil de ser usada, atualmente está disponibilizada em sistemas Android e iOS. Para iniciar o uso do app é preciso a realização do cadastro por parte dos usuários, a plataforma necessitará de poucas informações pessoais, exigindo apenas dados como nome, e-mail e telefone. No caso do motorista, o app exige a carteira nacional de habilitação (CNH), com o detalhe de ter a permissão de exercer atividade remunerada (EAR) no documento, outras informações serão requisitadas, por exemplo, os dados pessoais e do veículo escolhido para prestação do serviço de transporte particular. O aplicativo se divide em 99 para Motoristas e 99 Passageiro, pois possuem funcionalidades diferentes e exclusivas em cada app em particular, o intuito desta divisão é aumentar a facilidade de uso de todos os usuários, consumidores e trabalhadores (PRADO, 2016; 99, 2020b).

As formas de pagamento presentes no aplicativo variam, existindo a possibilidade de utilizar cartão de crédito, cartão de débito, dinheiro ou PayPal. Com o uso das transações online, o serviço se torna mais seguro para os usuário e motorista, pois na realização de um pagamento online os dados estarão atrelados a algum indivíduo. Com o aumento das dificuldades e inseguranças durante a realização das corridas ao longo dos últimos anos, a 99 adicionou o reconhecimento facial dos motoristas, botão de emergência para situações de perigosidade para ambas partes, verificação constante dos perfis de usuários e motoristas através do histórico de avaliações, compartilhamento de rota em tempo real, dentre outras inovações incorporadas, no qual buscam o maior conforto e segurança no uso da plataforma 99 (99, 2020b; 99, 2020d).

O funcionamento deste modelo de negócio se baseia na intermediação entre usuários e motoristas, sendo apenas uma plataforma de facilitação da contratação dos serviços de transporte particular, não existe exclusividade ou vínculo declarado legalmente entre a empresa do aplicativo e os motoristas. O cálculo do valor final da corrida tem como base um determinado grupo de detalhes, desde o custo desta intermediação do aplicativo com motorista e outros exemplos, como a distância percorrida entre o local de origem e o destino final, quantidade de carros disponíveis na região, categoria escolhida, horário do serviço, clima, dentre outros. Em muitos casos se aplica o ajuste dinâmico, no qual se justifica existir para equilibrar a demanda e a oferta de motoristas disponíveis na plataforma, em conjunto de outros fatores como surgimento de engarrafamentos, alterações no trajeto e clima, estas situações resultam no prolongamento do tempo dirigido pelo motorista, sendo assim ocorre o reajuste da remuneração ao trabalhador e o valor pago do usuário. Toda corrida ao ser iniciada possui um valor mínimo fixado, que independente da distância do trajeto será cobrado, os fatores elencados acima são os que modificam este valor inicial (99, 2020b).

O recebimento dos ganhos funciona de duas formas, sendo disponibilizada em uma conta pagamento criada pela 99, no qual necessita de uma verificação mais complexa dos dados do motorista antes da aprovação, ou a possibilidade de a renda gerada no aplicativo ser depositada diretamente na conta bancária fornecida pelo prestador de serviço ao aplicativo (99, 2020b).

Nos termos e condições da 99, a plataforma detalha em letras maiúsculas o não vínculo entre os trabalhadores e o aplicativo, detalham a liberdade de horas trabalhadas e a autonomia dos trabalhadores usarem outros aplicativos similares em simultâneo. Especificam que a empresa não possui frota própria de carros e trabalhadores, sendo declarado pela 99 que o aplicativo apenas proporciona uma facilitação de uso e intermediação entre o usuário solicitante de uma corrida e o motorista parceiro da plataforma, este é o nome dado aos trabalhadores do aplicativo pela maioria das empresas, pois a palavra parceiro define que o motorista está a aceitar as normas pré-definidas pela plataforma e não possui vínculo com a empresa que neste caso é a 99 (99, 2020b).

Em termos de responsabilidades e custeios, a plataforma 99 basicamente disponibiliza um suporte básico e um aplicativo funcional aos usuários, sendo assim, consta que a maioria dos encargos cobrados são descontados do motorista, e em poucas situações de danos e prejuízos financeiros o trabalhador irá conseguir uma contraparte da 99 ou de outras plataformas similares, apenas em casos muito graves, como questões hospitalares ocorridas durante o andamento da corrida, o seguro será ativado pela plataforma. O custeio de todos os instrumentos necessários de trabalho também são do motorista, em relação aos carros existe uma exigência ainda maior por parte do aplicativo, pois existe uma tabela fornecida pela 99 no seu site, detalhando quais características o carro deve ter para ser aceite na plataforma, apenas após realizado estes requerimentos o trabalho poderá ser iniciado no aplicativo, alguns exemplos destas exigências são ano de fabricação, modelo do carro, ar condicionado, quatro portas, dentre outras especificações que podem ser encontradas no site da 99 (99, 2020b; ABÍLIO, 2020b).

As categorias de transporte particular existente no aplicativo 99 são divididas em 4 tipos de serviço, pois variam em relação às características, como conforto do carro, tamanho do porta mala e avaliações dos motoristas parceiros, neste caso das notas, os motoristas mais bem avaliados serão designados a um maior volume de serviços no app, demonstrando a importância das avaliações neste tipo de modelo de negócio. As classes

existentes de serviço na plataforma são a 99Pop, opção de menor custo e carros comuns, 99Comfort, melhores carros e motoristas em conjunto de um maior valor cobrado, 99Táxi, táxis de cor amarela e custo padrão, 99Top, serviço de táxis com carros pretos e mais confortáveis e semelhante ao 99Comfort possui maior custo ao usuário. Existe uma nova categoria em experimento, sendo apenas presente na cidade do Rio de Janeiro até o momento, com o nome de 99Poupa, esta nova opção proporciona que a corrida possa chegar a ser 15% mais barata ao passageiro em horários de menores fluxos de carros, esta nova categoria gerará aos motoristas do aplicativo mais solicitações de corrida, pois durante o tempo que poderia estar parado ou aguardando uma nova corrida no aplicativo surgirá uma maior demanda no aplicativo em virtude do baixo custo da corrida ao usuário (99, 2020b; DOS SANTOS, 2020).

A mais recente opção de trabalho da 99 é o novo aplicativo 99Food, no qual se constitui na entrega de refeições dos restaurantes e também alimentos de supermercados, diferentemente do transporte particular, pode-se usar bicicletas e motos na realização do serviço. A criação deste novo app é uma contrapartida aos exemplos existentes no mercado de delivery, como a IFood, UberEats e a Rappi. O funcionamento é parecido com o detalhado anteriormente no caso dos motoristas, diferenciando apenas na necessidade da compra da mochila com a logo da 99, pois caso possua outra logo não será aceite no aplicativo, após o cumprimento de todos os requisitos, pode-se iniciar os trabalhos na plataforma. As entregas neste formato são realizadas das 6 horas às 23 horas apenas, pois por ser relativamente novo o aplicativo, ainda está em fases iniciais e pode ser modificado futuramente este horário de funcionamento, atualmente abrange apenas as maiores capitais do Brasil (99, 2020b; CORTES, 2020).

A 99 determina nos termos e condições, que a plataforma pode ser modificada ou desligada a qualquer momento a depender da escolha da empresa, e também explicita que os motoristas parceiros do aplicativo podem ser desligados sem aviso prévio caso não cumpram as regras exigidas da plataforma. Existem inúmeros casos de desligamento de trabalhadores do aplicativo, resultando em diversas reclamações e processos por parte deles,

pois o suporte demora a justificar o motivo desta decisão da exclusão, acarretando muitas vezes ao trabalhador ficar sem o seu sustento, mesmo que não tenha cometido nada que violasse os termos e condições. No próximo subtópico será debatido sobre este problema, e será demonstrado quais são os resultados dos processos judiciais até o momento (ABÍLIO, 2019; 99, 2020b; ABÍLIO, 2020b).

A avaliação do serviço ou também chamado de feedback é de grande importância para funcionamento do aplicativo, e funciona em ambos lados do serviço, pois o motorista será avaliado pelo passageiro e mutuamente será avaliado. A média das notas irá empenhar um papel fundamental na quantidade de serviços ofertado e disponibilizado aos motoristas. O aplicativo 99 possui uma avaliação geral no qual varia de 1 estrela a 5 estrelas, sendo detalhado em conjunto desta nota outros detalhes podem ser inseridos como elogios e/ou reclamações, ao final de cada corrida também abrirá a opção de gorjeta ao trabalhador. Caso se adquira uma média ruim nas avaliações e reclamações constantes dos usuários, resultará em possível alerta ou expulsão do aplicativo, em muitos casos ocorrerão sem aviso prévio, conforme previsto nos termos e condições da plataforma 99 (TECMUNDO, 2018; 99, 2020b).

### **3.3 – Impacto da 99 nos taxistas**

Inicialmente a entrada dos taxistas no aplicativo era vista como uma boa opção de mercado, pois era uma forma inédita de serem inseridos a um novo grupo de usuários consumidores, que não faziam o uso rotineiramente dos serviços de táxi, em razão das dificuldades de contratação. Com o uso da nova plataforma da 99 novos clientes iniciaram o uso diariamente em razão do aumento da facilidade de interação com os taxistas em conjunto da rapidez no ato de solicitação de uma corrida pelo smartphone. O serviço de táxi sempre funcionou em grande parte por pontos de táxis determinados pelas prefeituras nas cidades, neste caso específico o cliente que necessitasse contratar um táxi teria que deslocar até o local estabelecido ou ligar para as cooperativas de táxis e requisitar um taxista na sua localidade, verifica-se então algumas das dificuldades antes da popularização de aplicativos como a 99. Mesmo que ao

curto prazo, benefícios como o alcance de um novo público agradasse os taxistas, rapidamente surgiram consequências, pois emergiu a concorrência de motoristas particulares no próprio aplicativo, em conjunto de menores valores cobrados das corridas, resultou-se então na diminuição dos lucros gerados nas cooperativas e consequentemente os adicionais dos taxistas. Este assunto será debatido ao longo deste subtópico, abordando os impactos gerados pela inserção da 99 no mercado de táxis e o inserimento dos novos motoristas de transporte particular (FERRER & DE OLIVEIRA, 2018).

No ano de 2012 os taxistas estavam a sofrer com a perda de usuários em função das reclamações de altos custos e serviço mal prestado pelos consumidores, contudo, se detinha o monopólio do transporte particular nas cidades, principalmente em aeroportos e rodoviárias onde se possui a maior rotatividade de pessoas. Estes lugares hoje são disputados por motoristas de aplicativos e taxistas, ocasionando desentendimentos em virtude da ocupação destes locais preestabelecidos pela prefeitura, em conjunto da diferença dos valores cobrados. Em questão da diferença dos valores nos aplicativos as tarifas chegam a ser menores entorno de 20% a 30% em relação aos taxistas enquanto motoristas de apps não necessitam de pagamentos de taxas a governo local (HIGA, 2015; PINHEIRO, 2019; GOMES, 2020).

Em relação aos direitos trabalhistas, o taxista está assegurado legalmente, visto que para trabalhar com táxi, o trabalhador necessita possuir carteira assinada com alguma cooperativa e estar em conforme com o governo, em relação ao pagamento de taxas e o registro na prefeitura local. Observa-se então uma maior burocracia para estar legalmente exercendo o trabalho taxista, resultando em problemas entre os sindicatos e as prefeituras locais, pois alegam concorrência desleal por parte dos motoristas de aplicativos (BOTTARI, 2014; ABÍLIO, 2019; CASTRO, 2020).

Os aplicativos de transporte particular da 99, Uber e outros, divulgam a plataforma e utilizam do marketing para divulgar oportunidades de maior remuneração com menos horas trabalhadas caso optem por este tipo de trabalho, em conjunto de uma rapidez no processo de cadastramento e liberação para início do trabalho como motorista, diferenciando totalmente dos trâmites necessários aos taxistas. Estas diferenças resultaram na perda do

monopólio dos taxistas, conseqüentemente se notou o enfraquecimento dos direitos trabalhistas em relação aos motoristas particulares de aplicativos, pois não estão assegurados de direitos e benefícios trabalhistas, este assunto sobre precarização do trabalho foi debatida intensamente no capítulo 2 e notou-se que os perigos ao longo prazo são extremos, por motivo do aumento exponencial de novos trabalhadores na busca por uma nova fonte de renda, resultando em trabalhadores em situações extremamente precárias (DE SOUZA MORAES, 2019; SABINO & ABÍLIO, 2019; FRANCO & FERRAZ, 2019; SELL, 2020).

O sindicato dos taxistas buscou respostas do Governo quando as empresas de aplicativo adentaram o mercado brasileiro, por meio de protestos nas prefeituras locais das cidades, exigindo que motoristas particulares possuam as mesmas obrigações e taxas a título de exemplo, a taxa de licenciamento. Em algumas capitais, onde cooperativas possuem uma grande frota de funcionários, demandaram a proibição dos motoristas particulares de aplicativos, contudo estas demandas não foram atendidas em razão da existência da livre concorrência de mercado. Este debate repercutiu desde a entrada da Uber, 99, Cabify e outros, algumas cidades cederam aos sindicatos locais e colocaram entraves de quais locais os motoristas particulares podem estacionar e aguardar alguma corrida, também determinaram quais são as obrigações com o Estado, por exemplo, em São Paulo que exigiu Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo, e após o cumprimento destas exigências estarão aptos a realizar o trabalho via aplicativos, estas regras variam a depender da localidade e região do Brasil (SOUZA, 2018; CASTRO, 2020).

A 99, inicialmente surgiu como uma opção de maior lucratividade aos taxistas, contudo tempo depois adicionou os motoristas particulares a plataforma, e notou-se a queda drástica no volume de serviço prestado pelos taxistas, visto que ao abrir o aplicativo e notar a diferença dos valores, os usuários iniciaram um processo de transição para o mais barato, no qual são os motoristas de aplicativos. Contudo, como visto, os taxistas não foram extintos e continuam o seu serviço, visto que muitos usuários que solicitam corridas desejam marcar horários e disponibilidade daquele motorista em

particular, situação como esta não é possível com os aplicativos de transporte particular, pois nos termos e condições se explicita a proibição. Alguns efeitos foram positivos, por exemplo, mudanças no funcionamento das cooperativas, no qual exigiram melhores condições dos taxistas ao realizar o serviço, visto que se observou a redução na demanda de solicitações de corridas, conseqüentemente, os lucros totais diminuíram, e o objetivo dessas mudanças é recuperar os ganhos anteriores ao surgimento dos aplicativos de transporte particular (FRANCO & FERRAZ, 2019; GOMES, 2020).

A questão dos direitos trabalhistas não envolve apenas o curto prazo, mas principalmente o futuro em especial, pois, ao mesmo tempo que os motoristas particulares buscam as plataformas em virtude da facilidade de acesso e rápida adesão, objetivando a geração de renda extra ou única, acaba-se resultando na precarização do trabalho, visto que os apps não oferecem vínculo trabalhista. Percebe-se que a oferta de serviços e a concorrência aumentaram devido o desemprego, conseqüentemente os trabalhadores necessitam estender a quantidade de horas no aplicativo para conseguir atingir a mesma renda anterior, se submetendo a condições cada vez mais precárias (SABINO & ABÍLIO, 2019).

O processo de contratação dos taxistas se comparado com motoristas de aplicativos demonstra ser mais burocrático como visualizado anteriormente, desde a compra do carro, os impostos pagos ao Estado e a porcentagem de ganho por serviço realizado determinado pelo aplicativo. Para iniciar o trabalho com táxi necessita de licenciamento nas prefeituras locais, o preço desta taxa sempre foi considerado alta, sendo assim observa-se que para exercer a profissão de taxista possui um grande custo, dificultando novos trabalhadores adentrem este mercado. Contudo, com a chegada dos aplicativos, o custeio de ser taxista diminuiu um pouco, porém continua na faixa de 100 mil reais dependendo da localidade, sendo apenas o valor licenciamento obrigatório. Em relação aos modelos de carros autorizados para operar como táxis, há maiores opções do que em ubers, pois é autorizado o uso de minivans, contudo necessita estar pintado com as características exigidas pela cooperativa local, devido estes detalhes específicos, a venda de

carros usados como táxis são difíceis de serem vendidos caso for necessário futuramente (HIGA, 2015; PINHEIRO, 2019; CASTRO, 2020).

Existem benefícios em relação à compra de carro pelo taxista, por exemplo, existe a isenção do Governo em IOF(Imposto sobre operações financeiras) e IPI(Imposto sobre produtos industrializados), nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro existe também a possibilidade da isenção do ICMS(Imposto sobre circulação de Mercadorias e Serviços) e do IPVA(Imposto sobre a propriedade de veículos automotores). Um benefício que os taxistas possuem é o uso das faixas exclusivas de ônibus caso for necessário e também não seguem o rodízio municipal, existente em cidades como São Paulo (HIGA, 2015; PINHEIRO, 2019; CASTRO, 2020).

Outras exigências das prefeituras aos taxistas são as taxas de vistoria anual, certidão criminal e exame psicotécnico, os prazos podem variar a depender da localidade, porém são demandados em todo o território nacional. O sistema de cálculo das corridas nos táxis usa o equipamento chamado taxímetro no qual é configurado para contabilizar o preço da corrida, podendo variar a depender o horário e distância do percurso, muitas vezes o valor difere bastante de aplicativos devido o taxímetro contabilizar a hora parada e também a existência de diferentes valores de cobrança(Bandeira de Táxi, nome popular destas taxas) por quilometro rodado (HIGA, 2015; PINHEIRO, 2019; CASTRO, 2020).

A disputa jurídica vem sendo debatida desde que aplicativos como a 99 e Uber ingressaram no mercado de transporte particular, novos processos judiciais são enviados a justiça todos os anos e muitos destes já foram julgados no Brasil, os pareceres são diversos e isto causa certo conflito em saber qual é a decisão majoritária a seguida no país. O caso mais comum julgado é em relação ao trabalhador ter ou não a existência de vínculo empregatício com os aplicativos, esta relação foi negada e aceita por diferentes tribunais regionais, pois se nota que os pareceres são caso únicos e não uma decisão unilateral que englobe todos os trabalhadores de aplicativos que futuramente entrem na justiça contra os apps (FERRER & DE OLIVEIRA, 2018; SOUZA, 2018; FILGUEIRAS & ANTUNES, 2019).

No mês de agosto de 2020 nos Estados Unidos, o juiz Ethan Schulman do Tribunal Superior da Califórnia proibiu a Uber e Lyft de negarem a existência do vínculo empregatício entre os trabalhadores e a empresa. Os eleitores da Califórnia realizaram um processo de votação sobre o tema em novembro de 2020 se concordavam com esta decisão do juiz, analisaram que estes trabalhadores apenas são prestadores de serviço, corroborando com a Lyft e Uber, no qual expressam que apenas fornecem o seu aplicativo para realização do intermédio entre os consumidores e os ofertantes de serviços, que neste caso são os motoristas particulares. Constata-se que na Europa também está avançado os debates, o último parecer divulgado em março de 2020 pela Corte de Cassação, concordou que existe esta relação trabalhista, pois existe uma subordinação ao entrar na plataforma entre o motorista de aplicativo e o aplicativo, esta subordinação se refere aos trabalhadores seguirem normas rígidas e poderem ser disciplinados e expulsos da plataforma a qualquer momento caso for escolhido pelo aplicativo (FILGUEIRAS & ANTUNES, 2019; REUTERS, 2020; CARVALHO, 2020; G1, 2020).

No Brasil, as decisões estão mais diversificadas sobre o vínculo empregatício existir ou não, o último caso veio com a decisão da 5ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho negando a relação, a justificativa escolhida foi que o trabalhador tem autonomia para escolher quantas horas serão trabalhadas por ele e fica a seu critério o desligamento do aplicativo a qualquer horário do dia, e que o aplicativo Uber neste caso julgado, apenas serve de mediação entre o trabalhador e empresa (MARTINES, 2018; CONJUR, 2019; D'AGOSTINO, 2019; SANTOS 2020).

Anteriormente, a Justiça do Trabalho de São Paulo negou também a existência desta relação empregatícia alegando não existirem características que demonstrem este vínculo, o Tribunal Regional de Campinas também seguiu este fundamento da liberdade no ato do trabalho para negar a relação existente entre o aplicativo e o trabalhador. Em um caso excepcional, a 28.ª Vara do Trabalho de Porto Alegre reconheceu que o trabalhador deve ter os seus direitos garantidos, com a justificativa de que o aplicativo possui autonomia de controle por avaliação e poder banir a qualquer momento o trabalhador da plataforma, demonstrando que o trabalhador está subordinado

ao aplicativo. O STJ (Supremo Tribunal de Justiça) com o seu poder de decisão unilateral ainda não possui um parecer generalizado, pois uma decisão do STJ decidiria em todos os outros casos qual parecer deveria ser determinado, apenas se julgou casos específicos e decidiu alguns como negado (Caso do motorista de Poço de Caldas exigindo a reativação da conta), até o momento o comunicado dos ministros da justiça é que estas decisões de relações de empregos cabem primeiramente à Justiça do Trabalho (MARTINES, 2018; CONJUR, 2019; D'AGOSTINO, 2019; SANTOS 2020).

Nota-se neste capítulo 3, o impacto dos novos aplicativos de transporte particular resultou em mudanças na forma de como se locomover nas cidades, principalmente na facilidade inserida no ato de solicitar uma corrida. No estudo de caso da 99, se observou a importância do seu surgimento no Brasil na modificação nos serviços de táxis, pois acarretou melhorias por parte dos taxistas, a 99 também demonstrou o seu papel como empresa no mercado interno e externo, uma vez que se tornou o primeiro unicórnio brasileiro. Como vimos, os taxistas foram bastante prejudicados ao longo prazo, contudo se resultou também do serviço mal prestado e reclamações ao longo dos anos, com o inserimento dos novos aplicativos de transporte particular, o consumidor obteve maior diversidade de escolha, gerando uma concorrência de mercado de transporte particular, pois este setor foi considerado monopólio dos taxistas por décadas, esta competição ocasionou na melhoria dos serviços e valores cobrados.

Por outro lado, percebe-se os riscos ao trabalho autônomo e a sua insegurança trabalhista, pois os aplicativos não fornecem o suporte necessário ao trabalhador e nem confirma a existência do vínculo trabalhista. Até o momento, no Brasil não existe um parecer favorável que confirme a existência da relação empregatícia e desta forma nenhum direito está garantido ao trabalhador. Por fim precisará observar este modelo de trabalho nos próximos anos, e observar como irá impactar as futuras gerações e principalmente os postos de trabalhos, uma vez que estamos com o desemprego crescente em grande parte do mundo.

## Considerações Finais

Este trabalho então demonstrou e debateu desde a origem da economia do compartilhamento e da uberização até os problemas atuais decorrentes destes modelos de negócios. Notaram-se muitos benefícios na sociedade e também constatou a intensificação e facilitação no modo de realizar compras e utilizar serviços online, em razão principalmente da incorporação da internet no cotidiano das pessoas. A economia do compartilhamento se destaca nesse intuito, oferecendo opções para reutilização, vendas de produtos e itens ociosos, e gerando oportunidades de oferecimento de serviços por meio de plataformas online, confirmando ser positivo a existência do compartilhamento neste sentido, visto que o acúmulo de bens é bastante comum no século XXI e muitos buscam opções de obter rendas extras.

O capitalismo colaborou para um mundo mais comerciável, no qual países conseguem obter e enviar produtos dependendo da demanda e oferta existente, e com a ajuda da internet estas negociações se tornaram fáceis e rápidas. No entanto, alguns problemas surgem e foram discutidos ao longo de todo o trabalho, como os perigos do alto consumismo afetar o meio ambiente, as discussões sobre as remunerações incompatíveis com os lucros ganhos das plataformas e aplicativos, e os perigos ao trabalhador, relacionados neste caso à falta de proteção jurídica e segurança trabalhista.

No estudo sobre as relações empregatícias entre as empresas e os trabalhadores, constataram que existe a precarização no trabalho, em razão do modelo de negócio proposto pela uberização não fornecer um suporte semelhante a CLT, dado que não há a necessidade de ter vínculo empregatício legalmente. No entanto, estes trabalhadores desempenham os seus serviços da mesma forma dos que possuem carteira assinada, se submetendo a altas cargas horárias e remunerações cada vez menores. Com a pandemia foi visualizado que se intensificou estas condições precárias, visto que em grande maioria dos casos nem o essencial de segurança higiênica contra o COVID-19 foi disponibilizado a estes trabalhadores. Importante ressaltar que mesmo sendo uma nova opção de trabalho, no qual oferece a oportunidade de ser

empreendedor por conta própria e não possuir um chefe como é rotineiramente ofertado, se notou o contrário, o trabalhador está dependente da plataforma e não possui influência sobre as taxas cobradas e valores recebidos caso discorde, e com o predomínio destas plataformas os trabalhadores estarão cada vez mais a mercê dos aplicativos e plataformas monopolistas.

Em relação à parte jurídica, o Brasil ainda está nos primeiros passos para determinar quais são as obrigações destas plataformas com o governo e os trabalhadores. Alguns exemplos no exterior demonstraram que países como os Estados Unidos e França estão mais avançados nestas discussões que o Brasil. Enquanto estas decisões ainda não estão definidas, alguns setores como dos taxistas e hoteleiro continuam a discordar da concorrência, visto que pagam taxas e continuam a possuir uma grande burocracia se comparado aos participantes da uberização.

Notou-se então na monografia que a discussão sobre a uberização e a economia do compartilhamento não está no fim, e apenas abordou discussões sobre os efeitos atuais e o possível futuro destes fenômenos na economia. Foi demonstrado que as inovações geradas como oportunidades de emprego e renda são importantes e positivas, no entanto, ao mesmo tempo, é negativa, dado que não possuem garantias trabalhistas, ocasionando a precarização do trabalhador.

Também foi elencado que mudanças podem ocorrer ao longo dos próximos anos, visto que estes modelos de negócios envolvidos com a tecnologia se modificam rapidamente, como foi abordada na ideia da economia evolucionária de sempre ocorrer uma seleção natural de tempos em tempos, em virtude das mudanças jurídicas e das próximas inovações que possam surgir e substituir as utilizadas atualmente. Caberá manter o acompanhamento do desenvolver da uberização e do compartilhamento, e como as próximas expansões em outros setores e países impactarão os postos de trabalho disponíveis, e em especial quais serão as decisões judiciais impostas, visto que muitos processos jurídicos estão em processo de debate, e assim saber se a exigência no futuro do vínculo empregatício ocasionará grandes efeitos no modo de funcionamento do modelo de negócio do compartilhamento e da uberização.

## Referências Bibliográficas

99, 2020a. Quais são as inovações do novo aplicativo da 99? (2020). Disponível em: <<https://99app.com/newsroom/quais-sao-as-inovacoes-do-novo-aplicativo-da-99/>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

99, 2020b. Termos e Condições. Disponível em: <<https://99app.com/legal/termos/motorista/>> Acesso em: 27 de outubro de 2020

99, 2020c. O ponto de partida da 99 são as pessoas. Disponível em: <<https://99app.com/sobre-a-99/>> Acesso em: 4 de novembro de 2020

99, 2020d. Segurança. Disponível em: <<https://99app.com/seguranca/>> Acesso em: 4 de novembro de 2020

ABÍLIO, Ludmila Costhek et al. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a COVID-19. Revista Jurídica Trabalho E Desenvolvimento Humano, v. 3, 2020a.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. Passa Palavras, Campinas, 2017.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? 1. Estudos Avançados, v. 34, n. 98, p. 111-126, 2020b.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. Psicoperspectivas, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019.

AMORIM, Daniela. Um em cada cinco trabalhadores tem renda média de R\$ 471, diz IBGE. (2020). Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2020/05/06/um-em-cada-cinco-trabalhadores-tem-renda-media-de-r-471-diz-ibge.htm>> Acesso em: 11 de novembro de 2020

ANDES. Nota De Repúdio À Plataforma Colaborativa De Professores Por Demanda: Contra A Uberização Do Trabalho Docente. (2020). Disponível em: <<https://www.andes.org.br/conteudos/nota/nota-de-repudio-a-plataforma-colaborativa-de-professores-por-demanda-contra-a-uberizacao-do-trabalho>> Acesso em: 31 de outubro de 2020.

BERGAMO, Bruno. Táxi x Uber. (2015). Disponível em: <<https://btembergamo.jusbrasil.com.br/artigos/305582357/taxi-x-uber>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

BIANCHI, Sabrina Ripoli; DE MACEDO, Daniel Almeida; PACHECO, Alice Gomes. A Uberização Como Forma De Precarização Do Trabalho E Suas Consequências Na Questão Social. Revista Direitos, Trabalho E Política Social, v. 6, n. 10, p. 134-156, 2020.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo. Bookman Editora, 2009.

BOTTARI, Elenilce. Conheça as diferenças entre o Uber e os táxis. (2014). Disponível em: <<https://infograficos.oglobo.globo.com/rio/conheca-as-diferencas-entre-o-uber-e-os-taxis.html>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

CANALTECH. (2016). Diaríssima conecta prestadores de serviços domésticos com contratantes. Disponível em: <<https://canaltech.com.br/apps/diarissima-conecta-prestadores-de-servicos-domesticos-com-contratantes/>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

CANNAS, Fábio. Uberização Do Trabalho: A Ilusão De Não Se Subordinar. Anais do Seminário Internacional em Direitos Humanos e Sociedade, v. 2, 2020.

CARVALHO, Maria Paula. Em decisão histórica, Justiça da França reconhece motorista de Uber como funcionário. (2020). Disponível em: <<https://www.rfi.fr/br/fran%C3%A7a/20200305-em-decis%C3%A3o-hist%C3%B3rica-justi%C3%A7a-da-fran%C3%A7a-reconhece-motorista-de-uber-como-funcion%C3%A1rio>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

CASTRO, Viviane Vidigal de et al. As ilusões da uberização: um estudo à luz da experiência de motoristas. Uber. 2020.

CECHIN, Andrei Domingues; VEIGA, José Eli da. A economia ecológica e evolucionária de Georgescu-Roegen. Brazilian Journal of Political Economy, v. 30, n. 3, p. 438-454, 2010.

CONSULTOR JURÍDICO. Motorista não tem vínculo de emprego com Uber, afirma TRT-15. (2019). Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2019-jan-19/motorista-nao-vinculo-emprego-uber-afirma-trt-15>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

CORTES, Rafaela Trevisa. 99 Food – Como funciona? Cadastros, Taxas e Requisitos do app delivery. (2020). Disponível em: <<https://www.motoristasdeaplicativos.com.br/99-food/>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

COSTA, Bruna Alves Affonso da. Economia do compartilhamento e estruturas de governança híbridas: o caso Uber. 2018.

COUTINHO, Lorena Giuberti. "Economia do compartilhamento e plataformas digitais: riscos da competição em indústrias de alta tecnologia e mercados de dois lados." (2017)

D'AGOSTINO, Rosanne. Decisão sobre vínculo trabalhista de motorista do Uber foi mal interpretada, dizem especialistas. (2019). Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/09/21/decisao-sobre-vinculo-trabalhista-de-motorista-do-uber-foi-mal-interpretada-dizem-especialistas.ghtml>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

DE ALMEIDA AQUINO, João Victor Maciel; DE QUEIROZ PILATE, Fabiano Diniz; DA SILVA FÉLIX, Ynes. Uberização Do Trabalho E Os Riscos À Saúde Dos Entregadores Por Aplicativo Frente À Pandemia Da Covid-19. Revista Direitos, Trabalho E Política Social, 2020, 6.11: 46-69.

DE SOUZA MORAES, Rodrigo Bombonati; DE OLIVEIRA, Marco Antonio Gonsales; ACCORSI, André. Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. Revista Brasileira de Estudos Organizacionais—v, v. 6, n. 3, p. 647-681, 2019.

DOS SANTOS, Juliana. Aplicativo 99 cria nova categoria para viagens até 15% mais baratas. (2020). Disponível em: <<https://www.tudocelular.com/android/noticias/n157925/99-cria-nova-categoria-acessivel-poupa.html>> Acesso em: 4 de novembro de 2020

DOSI, Giovanni; NELSON, Richard R. An introduction to evolutionary theories in economics. *Journal of evolutionary economics*, v. 4, n. 3, p. 153-172, 1994.

DRSKA, Moacir. A nova corrida da 99. (2016). Disponível em: <<https://www.istoedinheiro.com.br/noticias/negocios/20160829/novacorrída/408475>> Acesso em: 14 de outubro de 2020

Dutra, R. Q., & Coutinho, R. (2020). Aceleração social, uberização e pandemia: quem precisa do direito do trabalho?.

EXTRA CLASSE. Contratação uberizada de professores por aplicativo já é realidade. (2020). Disponível em: <<https://www.extraclasse.org.br/educacao/2020/01/contratacao-uberizada-de-professores-por-aplicativo-ja-e-realidade>> Acesso em: 14 de outubro de 2020

FERRER, Walkiria Martinez Heinrich; DE OLIVEIRA, Lourival José. Uberização do trabalho sob a ótica do conceito de subordinação estrutural. *Revista Direito UFMS*, v. 4, n. 1, 2018.

FILGUEIRAS, Vitor; ANTUNES, Ricardo. Plataformas Digitais, Uberização do Trabalho e Regulação no Capitalismo Contemporâneo. *Revista Contracampo*, v. 39, n. 1.

FOGAÇA, André. iFood e Uber Eats tomam medidas de prevenção ao Corona vírus. (2020). Disponível em: <<https://tecnoblog.net/329567/iFood-e-uber-eats-tomam-medidas-de-prevencao-ao-coronavirus/>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. *Marx e o Marxismo-Revista do NIEP-Marx*, v. 5, n. 8, p. 45-67, 2017.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, Deise Luiza Da Silva. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. *Cadernos EBAPE. BR*, 2019, 17.SPE: 844-856.

G1. (2019). Operação contra pirataria digital faz buscas em 12 estados. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/11/01/policia-civil-deflagra-operacao-contra-pirataria-digital-em-sp.ghtml>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

G1. Eleitores da Califórnia decidem que motoristas da Uber e da Lyft não serão considerados funcionários. (2020). Disponível em: <<https://g1.globo.com/mundo/eleicoesnoseua/2020/noticia/2020/11/04/eleitores-da-california-decidem-que-motoristas-da-uber-e-da-lyft-naoseraoconsiderados-funcionarios.ghtml>> Acesso em: 9 de novembro 2020

GANSKY, Lisa. The mesh: Why the future of business is sharing. Penguin, 2010.

GIRARDI, A. D. F. (2016). Economia compartilhada: um estudo de caso em uma startup de compartilhamento de veículos.

GOMES, Marcos Emílio. Táxi e Uber agravam injustiças no mundo da mobilidade. (2020). Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/blog/marcos-emilio-gomes/taxi-e-uber-agravam-injusticas-no-mundo-da-mobilidade/>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

HIGA, Paulo. Táxi ou Uber? Um comparativo dos preços das corridas em cinco cidades. (2015). Disponível em: <<https://tecnoblog.net/188610/taxi-ou-uber-preco-qual-mais-barato/>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

HOTMART. Como funciona a Hotmart? (2020). Disponível em: <<https://blog.hotmart.com/pt-br/como-funciona-hotmart/>> Acesso em: 5 de novembro 2020

INSTITUTO CLARO. Criador do aplicativo 99Taxis conta a história de seu empreendimento. (2015). Disponível em: <<https://www.institutoclaro.org.br/educacao/nossas-novidades/noticias/criador-do-aplicativo-99taxi-conta-a-historia-de-seu-empreendimento/>> Acesso em: 14 de outubro de 2020

JUNQUEIRA, Daniel. Smartphones cada vez mais baratos contribuem para crescimento das vendas no Brasil. (2013). Disponível em: <<https://gizmodo.uol.com.br/smartphones-cada-vez-mais-baratos-contribuem-para-crescimento-das-vendas-no-brasil/>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

KRAMER, Josiane Caldas. "A economia compartilhada e a uberização do trabalho: utopias do nosso tempo?." (2017).

KREIN, José Dari et al. Flexibilização das relações de trabalho: insegurança para os trabalhadores. Flexibilização das relações de trabalho: insegurança para os trabalhadores, 2018.

LEMOS, Maria Cecília de Almeida Monteiro; OHOFUGI, Nathália Guimarães; BORGES, Caio Afonso. O dano existencial dos entregadores durante a pandemia. 2020.

LOUREIRO, Rodrigo; MANZONI JR, Ralphe. Uma startup bilionária. (2018). Disponível em: <<https://www.istoedinheiro.com.br/como-tres-estudantes-usc-criaram-99-startup-bilionaria/>> Acesso em: 30 de outubro de 2020.

LUZ, Manuel Ramon Souza; FRACALANZA, Paulo Sérgio. Teleologia, darwinismo e economia evolucionária: a controvérsia acerca do papel da seleção natural no comportamento da firma. *Análise Econômica*, v. 29, n. 55, 2011.

MACHADO, Leandro. A rotina de ameaças e expulsões de entregadores terceirizados do Ifood. (2020). Disponível em: <[https://www.bbc.com/portuguese/geral53521791?at\\_medium=custom7&at\\_custom2=facebook\\_page&at\\_custom4=DF251BC2CD9F11EA92490CC8923C408C&at\\_custom3=BBC+Brasil&at\\_campaign=64&at\\_custom1=%5Bpost+type%5D&fbclid=IwAR1Mi832iTDt1CKEV\\_jk1z7NrK\\_8LGj4Big3krTsDgXw5l8v9P1lu8r05Fc](https://www.bbc.com/portuguese/geral53521791?at_medium=custom7&at_custom2=facebook_page&at_custom4=DF251BC2CD9F11EA92490CC8923C408C&at_custom3=BBC+Brasil&at_campaign=64&at_custom1=%5Bpost+type%5D&fbclid=IwAR1Mi832iTDt1CKEV_jk1z7NrK_8LGj4Big3krTsDgXw5l8v9P1lu8r05Fc)> Acesso em: 31 de outubro de 2020.

MACHINE. A história da Uber, 99 e Cabify. (2018). Disponível em: <<https://machine.global/o-que-tem-em-comum-na-historia-dos-principais-aplicativos-de-transporte/>> Acesso em: 14 de outubro de 2020.

MANZONI JR, Ralphe. Aplicativo 99 tornou-se o primeiro unicórnio brasileiro? (2017). Disponível em: <<https://www.istoedinheiro.com.br/aplicativo-99-tornou-se-o-primeiro-unicornio-brasileiro/>> Acesso em: 14 de outubro de 2020

MARQUES, Léa et al. *Informalidade: Realidades e Possibilidades para o Mercado de Trabalho Brasileiro*. São Paulo. SP. Fundação Perseu Abramo, 2018.

MARTINES, Fernando. Em primeira decisão sobre o tema, TRT-2 nega vínculo de motorista com a Uber. (2018). Disponível em:

<<https://www.conjur.com.br/2018-jan-06/decisao-tema-trt-nega-vinculo-motorista-uber>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

MÁYNEZ, Guillermo; GUTIÉRREZ, María. Matchmaking: the creation of the sharing economy. (2016).

MERCADO LIVRE. Tudo o que você precisa saber sobre o Mercado Livre. (2020). Disponível em: <<https://ideias.mercadolivre.com.br/sobre-mercado-livre/tudo-o-que-voce-precisa-saber-sobre-o-mercado-livre/>> Acesso em: 10 de novembro de 2020

NELSON, Richard R; WINTER, Sidney G. An evolutionary theory of economic change. harvard university press, 2009.

OLIVEIRA, Felipe. Paulo Veras, da 99, diz que 'seria um risco' sobreviver sem a venda para a chinesa Didi. (2018). Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/economia/nova-economia/paulo-veras-da-99-diz-que-seria-um-risco-sobreviver-sem-a-venda-para-a-chinesa-didi-dt3q3fju058lswfe3fu9kuzef/>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

OLX. Quem Somos? (2020). Disponível em: <<https://portalolx.olx.com.br/quem-somos/>> Acesso em: 10 de novembro de 2020

PINHEIRO, Diego. Táxi x Uber: o dilema entre segurança e comodidade. (2019). Disponível em: <<https://jornal.oprefacio.com.br/2019/sociedade/taxi-x-uber-o-dilema-entre-seguranca-e-comodidade>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

POSSAS, Mario Luiz. Economia evolucionária neo-schumpeteriana: elementos para uma integração micro-macrodinâmica. Estudos avançados, v. 22, n. 63, p. 281-305, 2008.

PRADO, Jean. 99POP é o novo serviço de transporte individual de São Paulo. (2016). Disponível em: <<https://tecnoblog.net/199175/99pop-rival-uber-sao-paulo/>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

PRESSE, France. Spotify chega a acordo sobre direitos autorais de músicos nos EUA. (2016). Disponível em:

<<http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/03/spotify-chega-acordo-sobre-direitos-autorais-de-musicos-nos-eua.html>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

REUTERS. Juiz dos EUA proíbe Uber e Lyft de classificar motoristas como prestadores de serviço. (2020). Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2020/08/10/juiz-dos-eua-proibe-uber-e-lyft-de-classificar-motoristas-como-prestadores-de-servico.ghtml>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

RIBEIRO, Felipe. (2019). Após completar um ano no Brasil, Glovo encerra suas atividades no país. Disponível em: <<https://canaltech.com.br/startup/apos-completar-um-ano-no-brasil-glovo-encerra-suas-atividades-no-pais-133921/>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

SABINO, André Monici; ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização-o Empreendedorismo como novo nome para a exploração. Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano, v. 2, n. 2, 2019.

SALDANHA, Fernandez da Fonseca. (2017). Fronteiras Da Precarização Do Trabalho: Uberização E O Trabalho On-Demand. (2017)

SANTOS, Rafa. Juiz no RS reconhece vínculo e determina que Uber assine carteira de trabalho. (2020). Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2020-mar-05/juiz-reconhece-vinculo-determina-uber-assine-carteira>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

SCHOR, J. B. Does the sharing economy increase inequality within the eighty percent?: findings from a qualitative study of platform providers. Cambridge Journal of Regions, Economy and Society, 2017.

SCHOR, J. Debating the sharing economy. Great Transition Initiative, 2014

SELL, Cleiton Lixieski. Dos Modos De Produção Da Manufatura À Uberização Dos Processos De Trabalho. Revista Direito em Debate, v. 29, n. 53, p. 79-90, 2020.

SILVA, Reilane Gasparoni; HANSEN, Dean Lee. Do Estruturalismo à Economia Evolucionária: uma abordagem recente do desenvolvimento econômico. Revista Economia Ensaios, v. 27, n. 2, 2013.

SOUZA, Monalisa Silveira de. "Uberização" nas relações de emprego à luz da consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) brasileira. 2018. 68f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito), Departamento de Direito, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2018.

STARTUPI. Campanha da 99 incentiva e dobra doação de gorjetas por passageiros. (2020). Disponível em: <<https://startupi.com.br/2020/06/campanha-da-99-incentiva-e-dobra-doacao-de-gorjetas-por-passageiros/>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

TECMUNDO. Passageiros da 99 agora podem dar gorjeta a motoristas. (2018). Disponível em: <<https://www.tecmundo.com.br/mercado/135586-passageiros-99-dar-gorjeta-motoristas.htm>> Acesso em: 30 de outubro de 2020

TRINDADE, Rodrigo. Após venda bilionária, onde estão os fundadores da 99 desde venda a chineses. (2018). Disponível em: <<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2018/04/11/apos-o-unicornio-onde-foram-os-fundadores-da-99-desde-venda-a-chineses.htm>> Acesso em: 30 de outubro de 2020.

UBER, 2020. A história da Uber. (2020). Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/hist%C3%B3ria/>> Acesso em: 27 de outubro de 2020

VILLANOVA, Ana Luisa Ilha. Modelos de negócio na economia compartilhada: uma investigação multi-caso. Diss. 2015.