

**DIREITO CONSTITUCIONAL AO TRABALHO DIGNO: A PRECARIZAÇÃO DO  
TRABALHO EM TEMPOS DE UBERIZAÇÃO, COMO AFRONTA AOS DIREITOS  
FUNDAMENTAIS**

**CONSTITUTIONAL RIGHT TO DECENT WORK: THE PRECARIOUSNESS OF WORK  
IN TIMES OF UBERIZATION, AS AN AFFRONT TO FUNDAMENTAL RIGHTS**

**DERECHO CONSTITUCIONAL AL TRABAJO DECENTE: LA PRECARIEDAD DEL  
TRABAJO EN TIEMPOS DE UBERIZACIÓN, COMO UNA AFRENTA A LOS DERECHOS  
FUNDAMENTALES**



10.56238/revgeov16n4-020

**Lais Botelho Oliveira Álvares**

Doutoranda em Direito Público

Instituição: Pontifícia Universidade Católica (PUC) - Minas Gerais

E-mail: [laisacademica@gmail.com](mailto:laisacademica@gmail.com)

**Mariana Colucci Goulart Martins Ferreira**

Doutoranda em Direito Penal

Instituição: Pontifícia Universidade Católica (PUC) - Minas Gerais

E-mail: [prof.marianacolucci@gmail.com](mailto:prof.marianacolucci@gmail.com)

**Breno Cesar de Souza Mello**

Doutorando em Direito Civil

Instituição: Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ)

E-mail: [brenocesar.m@gmail.com](mailto:brenocesar.m@gmail.com)

**Mariana Cardoso Penido dos Santos**

Doutoranda em Direito Civil

Instituição: Pontifícia Universidade Católica (PUC) - Minas Gerais

E-mail: [mariana.penido@sga.pucminas.br](mailto:mariana.penido@sga.pucminas.br)

**Pietro Dutra Faeda Pizziolo**

Mestre em Teoria do Estado e Direito Constitucional

Instituição: Pontifícia Universidade Católica (PUC) - Rio de Janeiro

E-mail: [pizziolopietro@gmail.com](mailto:pizziolopietro@gmail.com)

---

**RESUMO**

O presente artigo analisa o fenômeno da uberização sob a ótica do direito constitucional ao trabalho digno, examinando a precarização das relações laborais e seu impacto sobre a efetividade dos direitos fundamentais. A partir do método analítico substancial, proposto por Washington Peluso Albino de Souza, parte-se da análise do fato político-econômico originário para se alcançar a conclusão jurídica, articulando elementos do direito do consumidor, direito econômico e direito constitucional. Realiza-se revisão bibliográfica especializada e análise jurisprudencial, com destaque para decisões que



reconhecem a responsabilidade civil solidária da plataforma Uber com os motoristas, bem como a proteção do consumidor prevista na Constituição Federal de 1988 e no Código de Defesa do Consumidor. Conclui-se que a precarização promovida pela uberização, ao transferir riscos para trabalhadores e consumidores, afronta diretamente os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana e da valorização do trabalho, demandando atuação interpretativa do Judiciário para garantir a efetividade dos direitos fundamentais.

**Palavras-chave:** Direito Constitucional. Trabalho Digno. Uberização. Precarização do Trabalho. Direitos Fundamentais. Direito Econômico.

### ABSTRACT

This article analyzes the phenomenon of “uberization” from the perspective of the constitutional right to decent work, examining the precarization of labor relations and its impact on the effectiveness of fundamental rights. Using the substantial analytical method proposed by Washington Peluso Albino de Souza, the study begins with the analysis of the original political-economic fact to reach a legal conclusion, articulating elements of consumer law, economic law, and constitutional law. A bibliographic review and jurisprudential analysis are carried out, highlighting decisions that recognize the joint and several liability of the Uber platform with drivers, as well as the consumer protection enshrined in the 1988 Federal Constitution and in the Consumer Defense Code. The conclusion is that the precarization promoted by “uberization,” by transferring risks to workers and consumers, directly violates the constitutional principles of human dignity and the valorization of labor, requiring interpretative action by the Judiciary to ensure the effectiveness of fundamental rights.

**Keywords:** Constitutional Law. Decent Work. Uberization. Labor Precarization. Fundamental Rights. Economic Law.

### RESUMEN

Este artículo analiza el fenómeno de la uberización desde la perspectiva del derecho constitucional al trabajo decente, examinando la precariedad de las relaciones laborales y su impacto en la efectividad de los derechos fundamentales. Utilizando el método de análisis sustantivo propuesto por Washington Peluso Albino de Souza, el artículo comienza con un análisis del hecho político-económico original para llegar a una conclusión jurídica, articulando elementos del derecho del consumidor, el derecho económico y el derecho constitucional. Se realiza una revisión bibliográfica especializada y un análisis jurisprudencial, destacando las decisiones que reconocen la responsabilidad civil solidaria de la plataforma Uber y sus conductores, así como la protección al consumidor prevista en la Constitución Federal de 1988 y el Código de Protección al Consumidor. El artículo concluye que la precariedad promovida por la uberización, al transferir riesgos a trabajadores y consumidores, viola directamente los principios constitucionales de la dignidad humana y el valor del trabajo, lo que exige una acción interpretativa del Poder Judicial para garantizar la efectividad de los derechos fundamentales.

**Palabras clave:** Derecho Constitucional. Trabajo Decente. Uberización. Precariedad Laboral. Derechos Fundamentales. Derecho Económico.



## 1 INTRODUÇÃO

Em meados do Século XIX, Karl Marx já prenunciou que o advento de inovações tecnológicas seriam capazes de trazer mudanças nas condições de trabalho, acarretando em novas formas de exploração econômica. Não obstante, este presságio veio à tona com a evolução da sociedade de consumo, que vem determinando mudanças na estrutura do trabalho a partir das mudanças causadas pela economia.

Nesse cenário, a Constituição Federal de 1988 buscou em suas normas e nos seus princípios, a proteção ampla dos vulneráveis, entre eles os trabalhadores e consumidores, ao mesmo passo em que fomentou a iniciativa privada em sua ordem econômica.

Nessa seara, a Consolidação das Leis do Trabalho e o Código de Defesa do Consumidor são importantes instrumentos de defesa de posições vulneráveis por vezes ocupadas pelos jurisdicionados. Todavia, as inovações tecnológicas continuaram e continuam a ocorrer em velocidade superior à do Direito, razão pela qual o Poder Judiciário comumente é chamado a decidir sobre questões que desafiam a expertise do Poder Legislativo à época da promulgação de leis. Um exemplo de questão que desafia o Judiciário é o caso da empresa Uber. Trata-se de uma plataforma digital que visa a conectar motoristas prestadores de serviço de transporte com potenciais clientes usuários do aplicativo de celular fornecido pela empresa. A novidade proposta pela Uber, através da qual o motorista parceiro, chamado pela empresa de *microempreendedor*, pode *vender seu serviço* diretamente ao usuário mediante o pagamento de um percentual variável, aplicado sobre o valor de viagem, que é calculado pela própria empresa, acarretou uma alteração significativa no mercado de transporte privado no Brasil e no mundo.

Ao mesmo tempo, essa novidade gerou discussões a respeito do vínculo jurídico entre a empresa e o motorista, bem como sobre o vínculo entre a empresa e o usuário, que é o destinatário final do serviço de transporte, mormente nos casos em que ocorre falha na prestação do serviço e judicialização.

O argumento utilizado pela Uber é que a empresa presta apenas o serviço de tecnologia, consubstanciado no contato entre o motorista previamente cadastrado em seus quadros e o usuário do aplicativo, não havendo nenhuma responsabilidade da empresa em relação ao motorista e ao cliente, em quaisquer hipóteses.

Noutro giro, percebe-se que o modelo adotado pela empresa Uber já pode ser encontrado em outros tipos de prestação de serviços, como de hospedagem e limpeza, por exemplo, acarretando em celeuma de nível mais abrangente, que será chamado na presente pesquisa de *precarização ou eliminação do trabalho*.

A aludida precarização do trabalho é fruto das criações disruptivas e vêm impactando a estrutura tradicional de trabalho, a um ponto em que os contornos das relações jurídicas são difíceis de



serem percebidos. A análise da precarização do trabalho guarda relação com o direito do consumidor pelo fato de que a empresa Uber, ao não reconhecer o vínculo trabalhista com o motorista, se furta a arcar com a responsabilidade perante o consumidor, ao argumento de que a empresa não é fornecedora do serviço de transporte. Logo, as fronteiras da tecnologia impactam diretamente nas fronteiras do Direito, que devem ser exploradas conjuntamente. Ademais, situações em que o consumidor não consegue sequer se perceber como tal e tampouco sabe identificar o fornecedor do serviço que consome estão se tornando cada vez mais frequentes nas sociedades contemporâneas, fato que dificulta ainda mais que o indivíduo tenha condições de pleitear seus direitos.

Nessa vereda, procura-se entender qual é a relação entre o fenômeno da desregulação de empresas, que acarreta na precarização do trabalho e a ausência de responsabilidade da Uber. Para responder esta questão, faremos uma ampla revisão bibliográfica, analisando artigos especializados, bem como procederemos com busca jurisprudencial a fim de pontuarmos como os tribunais brasileiros estão lidando com essas inquietudes. Nota-se a relevância acadêmica do presente artigo pelo fato de se tratar de matéria relativamente atual.

Dessa forma, para responder à questão proposta, este artigo foi dividido em três capítulos. O capítulo primeiro apresenta a empresa Uber e os contornos de inovação disruptiva trazidos por ela. O capítulo segundo busca demonstrar o vínculo latente entre o fenômeno da Uberização e a precarização estrutural do trabalho. O capítulo terceiro, por sua vez, versa sobre a tentativa da empresa em não ser responsabilizada civilmente por danos causados aos clientes/consumidores.

Finalmente, conclui-se que a jurisprudência existente ainda não é suficiente para propiciar um campo de aplicação de vínculo trabalhista entre o motorista e a empresa que possui o aplicativo, fato que acaba gerando responsabilidade civil sobre a figura do motorista. Não obstante, a seara consumerista caminha em prol do reconhecimento da responsabilidade solidária da empresa Uber juntamente com motorista, a favor do consumidor, apesar das insistentes tentativas da empresa de se furta a quaisquer responsabilidades.

## **2 UBER: UMA INOVAÇÃO DISRUPTIVA**

O avanço tecnológico não é o responsável pela exploração do trabalho, mas certamente possibilitou uma nova configuração dessas relações, tornando-as mais sofisticadas. Daí o surgimento do termo inovação disruptiva, que poderá ser conceituado da seguinte forma:

Ainda segundo Christensen (1997), os conceitos de inovação disruptiva e sustentadora têm menos a ver com a tecnologia em si e mais em como essa tecnologia afeta o modelo de negócios da empresa que conduz essas inovações. Portanto, segundo ele, uma inovação de ruptura caracteriza-se pelo fato de exigir um novo modelo de negócios, pode-se achar difícil a adoção desse novo modelo por empresas estabelecidas que atendem ao segmento de maior poder aquisitivo, pois implicaria inicialmente em menores margens, menor crescimento e produtos que não são o que os seus principais clientes querem (por terem menor qualidade).



Conforme Hart e Christensen (2002), é possível, por meio da inovação disruptiva, atingir o mercado de baixa renda, pois o mesmo é composto por dois tipos de clientes potenciais, ou seja, tanto o consumidor que necessita de preço baixo e está disposto a abrir mão de funcionalidades do produto, bem como novos consumidores que estão entrando no mercado formal (ZILBER et. al., p. 286).

A disrupção opera com o surgimento de uma nova empresa ou um novo negócio, atraindo um mercado novo, podendo atrair também o mercado tradicional, em consequência de melhor custo/benefício oferecido.

Nesse contexto, a empresa Uber Technologies Inc., empresa do “ramo de tecnologia” sediada nos Estados Unidos e com filiais em mais de 60 países, inclusive no Brasil, inovou no sentido de remodelar as formas de fornecimento de serviço e consumo (UBER, 2022), acarretando em um só ato o distanciamento da empresa de leis trabalhistas e consumeristas, travestindo-se sob o manto da legalidade.

Isso ocorre da seguinte forma: a empresa Uber é considerada uma *startup*<sup>1</sup>, que opera através de um aplicativo de celular (*App*<sup>2</sup>), no qual são cadastrados motoristas fornecedores de serviço de transporte e clientes aptos a pagarem pelo serviço. Havendo interesse em contratar uma viagem, o cliente faz a chamada através do aplicativo Uber, que conecta o usuário ao motorista que prestará o serviço.

A estratégia utilizada pela empresa Uber foi atacar o mercado de táxi, fornecendo serviços mais baratos e mais acessíveis aos clientes, trazendo maior facilidade aos antigos usuários de táxi e permitindo a criação de um novo nicho de pessoas que não utilizavam aquele meio de transporte, tendo em vista o custo elevado daquela modalidade.

A grande novidade apresentada pela Uber é justamente a falta de vinculação da empresa que faz a conexão entre motorista e cliente. De um lado a Uber se nega a reconhecer vínculos trabalhistas com o motorista, que é tido como *microempreendedor*, e de outro a Uber se nega a reconhecer a relação consumerista entre a empresa e o cliente.

Nessa conjuntura, a Uber transfere os riscos do empreendimento ao trabalhador e ao consumidor, auferindo apenas lucro com seu negócio ao passo que os prejuízos serão suportados por terceiros.

Essa inovação disruptiva, caracterizada pelos contornos que apresenta, não coaduna com a *ideologia constitucionalmente adotada*, que se refere ao encontro de várias ideologias aparentemente conflitantes dentro da Constituição Federal, algo que, em um primeiro momento, poderia gerar certa estranheza ao intérprete, pois em um mesmo texto encontram-se vestígios da ideologia liberal, socialdemocrata, nacionalista etc. Não obstante, o que ocorre na verdade, é que as Constituições

---

<sup>1</sup> *Startup* se refere a novos modelos de empresas, geralmente estão relacionadas com tecnologia da informação.

<sup>2</sup> *App*, sigla referente ao “*application software*”, diz respeito a programas instalados em *smartphones*, com o fim de realizar funcionalidades diversas.



Federais do Século XX, nos países democráticos, expressaram várias ideologias, mas não adotaram nenhuma de forma pura. Em outras palavras:

A “ideologia constitucionalmente adotada” torna-se um filtro hermenêutico apto a depurar as impurezas das “ideologias puras” e levar ao jurista a um objeto de estudo: a ideologia econômica constitucionalizada em um dado texto constitucional. A partir de meados do século XX, portanto, torna-se regra desatar o vínculo entre os discursos “ideológicos puros” e as Leis Fundamentais dos países ocidentais, de modo que os juristas passam a interpretar a e aplicar na vida real as Constituições Econômicas a partir de seus comandos mistos (CLARK, CORRÊA e NASCIMENTO, 2013, p. 275).

Apesar das inúmeras tentativas de proteção aos vulneráveis, promulgada desde 05 de outubro de 1988, e reforçada paulatinamente ao longo dos anos através de diplomas legais, uma série de entraves vêm impedindo a concretude do texto constitucional.

Destarte, de acordo com o site oficial da empresa, na seção “o que não fazemos”, pode-se ler

A Uber não é uma empresa de transporte. A Uber é uma empresa de tecnologia que opera uma plataforma de mobilidade. Nós desenvolvemos um aplicativo que conecta motoristas parceiros a usuários que desejam se movimentar pelas cidades. A Uber não é um serviço de carona paga ou remunerada. A Uber é uma empresa de tecnologia que possibilita, por meio de seu aplicativo, que motoristas parceiros encontrem pessoas que precisam de viagens acessíveis e confiáveis. O usuário chama um motorista parceiro, que o leva para o destino que ele deseja. A Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. Nós oferecemos uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários encontrem uma opção de mobilidade (UBER, 2022, On-line).

Assim, a empresa se coloca como fornecedora de tecnologia e não de transporte e informa aos usuários que os motoristas não são seus empregados, e sim *parceiros* (UBER, 2022, On-line).

Tendo em vista a celeuma apresentada, Rodrigo Carelli promoveu uma pesquisa etnográfica com os *motoristas parceiros* da empresa Uber, junto a Faculdade Nacional de Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, onde pôde verificar mais detalhes dessas relações (CARELLI, 2021).

Foi descoberto que 92,5% dos motoristas laboram em regime integral de trabalho, sendo que 70% ultrapassam o limite de 44 horas semanais e 35% superam as 61 horas semanais (CARELLI, 2021, p. 181).

O negócio é altamente lucrativo para a Uber haja vista que os custos de operação são todos do motorista. O repasse de valores para a empresa Uber poderia chegar até 40% (quarenta por cento) sobre o valor da corrida, que é definido pela empresa, em seu aplicativo. Da parte que sobra ao motorista, ele deve retirar os gastos operacionais como combustível, manutenção /aluguel de seu veículo, etc.

Importante frisar que a plataforma digital controlada pela Uber possui a modalidade de pagamento por cartão de crédito, modo pelo qual a empresa recebe e desconta o valor que lhe pertence antes mesmo de chegar ao motorista, que não raro deverá arcar com as despesas de operação autonomamente (UBER, 2022, On-line). Apesar de a empresa alegar que o motorista é empreendedor



e goza de autonomia, a Uber promove constante ingerência sobre a atuação do motorista. Primeiramente é a Uber quem calcula o valor a ser auferido para o motorista a partir das efetivas viagens consolidadas, desconsiderando o tempo em que o motorista despense ao *rodar* com o carro para ir de encontro ao passageiro ou voltar para o ponto inicial, por exemplo (CARELLI, 2021).

Nesse sentido:

O perigo não é a Uber, mas seu modelo de exploração, que faz uma promessa cara ao ser humano – a concessão da liberdade-, mas que a toma de maneira sub-reptícia por meio da impossibilidade de ser alcançada. Assim, o trabalhador-livre do século XXI se parece muito mais com o seu homônimo do século XIX do que com o reconhecidamente subordinado do século XX. Ou seja, o trabalhador livre de hoje está mais para um mineiro do Germinal, de Émile Zola, do que para o personagem de Charles Chaplin em Tempos Modernos: o tempo de trabalho sendo ditado e aumentado pela necessidade cada vez maior de atingimento de resultados. E de forma livre: quem não quiser trabalhar, que dê lugar a outro. Assim, vamos de carona- e pior, carona paga! – ao século XIX (CARELLI, 2021, p. 207).

Existem exigências para ser *motorista parceiro*, como ter um carro novo, de quatro portas, ar condicionado, manutenção e documentação em dia, além de ter que contratar seguro do carro e seguro para o consumidor. A Uber exige até que o parceiro forneça guloseimas (balas) para os passageiros (CARELLI, 2021, p. 186).

Além disso, a Uber pratica um sistema de notas através do qual os clientes avaliam o desempenho do motorista. Os motoristas mais bem avaliados recebem mais promoções e são inseridos no programa de recompensas da Uber, que se chama Uber Pro, recebendo mais chamadas dos usuários. Ao revés, o motorista que não aceitar no mínimo 90% (noventa por cento) das solicitações, sofre penalidades, como suspensão e até descredenciamento (CARELLI, 2021, p. 187-188).

Soma-se a tudo o que foi exposto acima, que a Lei 13.640 de 2018, que regulamentou essa modalidade de transporte via Uber no Brasil, é muito parca, o que manteve as relações Uber-motorista e Uber-cliente confusas, deixando motoristas e clientes vulneráveis.

A referida lei apenas trouxe a permissão da atividade do aplicativo no país, tratando de questões de competência de regulamentação de Municípios e Distrito Federal para a cobrança de tributos e INSS, bem como fiscalização do serviço (BRASIL, 2018).

Sobre essa questão, Washington Peluso Albino de Souza, ao tratar do consumo em sua obra *Primeiras Linhas de Direito Econômico*, discorre sobre a importância de se discutir a política nacional de relações de consumo (Título I, Capítulo. III, CDC) de forma mais abrangente possível, haja vista que coaduna com as diretrizes dos documentos internacionais inseridos na categoria dos direitos econômicos, ao lado dos direitos civis, políticos, sociais e culturais da Declaração dos Direitos do Homem (SOUZA, 2017, p. 584).

Entendemos, na linha do professor Washington, que dois princípios consumeristas são fundamentais e perenes para a análise desse caso, ainda que estejamos diante de uma inovação



disruptiva: o princípio da vulnerabilidade, através do qual “define-se o caráter tutelar da política de consumo, levando a outros tantos princípios de política econômica, e à própria maneira de se tratar o mercado, bem como toda Ação Governamental”, bem como o princípio de coibição dos abusos praticados no mercado de consumo (SOUZA, 2017, p. 584-5).

Assim sendo, como previamente anunciado, as fronteiras do Direito encontram-se entrelaçadas no presente caso. Não obstante, o fio-condutor das normas que envolvem todas as relações jurídicas complexamente existentes, é o conteúdo econômico.

Por essa razão, o método analítico substancial, proposto pelo professor Washington Peluso Albino de Souza, que parte da análise do fato político-econômico originário, para atingir a conclusão jurídica, parece a metodologia mais adequada ao objeto em análise. Assim, aplica-se o processo indutivo para extrair a explicação do fato em perspectiva. De posse desta, passa-se a dedução, aplicando a explicação obtida às hipóteses supervenientes (SOUZA, 2017, p. 106).

### **3 FENÔMENO *UBERIZAÇÃO* E A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO**

A globalização amplia o campo de atuação das corporações transnacionais. Tanto a produção (o trabalho), quanto o consumo, ganham novos contornos (HUWS, 2009).

A automação das fábricas, por exemplo, gera nova divisão do trabalho, mais complexa, criando novos grupos entre a burguesia e o proletariado. Esses novos grupos de trabalhadores são constantemente ameaçados com o surgimento de novas tecnologias (HUWS, 2009).

Na medida em que a tecnologia se desenvolve, a criação de riqueza fica cada vez menos dependente do tempo de trabalho dos empregados. A acumulação de riqueza passa a depender cada vez mais do estado da ciência e do progresso da técnica aplicado à produção. O trabalhador não é mais o agente principal do processo produtivo, agora ele entra ao lado do processo produtivo (MARX, 2009).

Inúmeros fatores estão aptos a causar a chamada precarização do trabalho. O mito do *empreendedorismo*, que se alia ao fenômeno da *Uberização* é uma delas, na medida em que flexibiliza a relação do trabalhador com seu *patrão*, conforme expressa Ricardo Antunes:

A nova condição de trabalho está sempre perdendo mais direitos e garantias sociais. Tudo se converte em precariedade, sem qualquer garantia de continuidade. O trabalhador precarizado se encontra, ademais, em uma fronteira incerta entre a ocupação e não ocupação e também em um não menos incerto reconhecimento jurídico diante das garantias sociais. Flexibilização, desregulação da relação de trabalho, ausência de direitos. Aqui a flexibilização não é riqueza. A flexibilização, por parte do contratante mais frágil, a força de trabalho, é um fator de risco e a ausência de garantias aumenta esta debilidade. Nessa guerra de desgaste, a força de trabalho é deixada completamente descoberta, seja em relação ao próprio trabalho atual, para o qual não possui garantias, seja em relação ao futuro, seja em relação à renda, já que ninguém o assegura nos momentos de não ocupação (2009, p. 234).



Nesse sentido, vários tribunais já reconheceram a existência de vínculo trabalhista, ou seja, a prestação de serviço por pessoa física, *de forma pessoal, mediante recebimento de pecúnia, de maneira não eventual e subordinada. Ademais, a questão chegou até a Terceira Turma do Tribunal Superior do Trabalho, que sob a relatoria do Ministro Maurício Godinho Delgado, entendeu que existia o constante monitoramento pela empresa sob o trabalho dos motoristas e que o monitoramento ocorria de forma on-line, além de haver desligamentos constantes da plataforma imotivadamente (BRASIL, 2022).*

No que tange à precarização do trabalho, fica claro no acórdão do TST, o estratagema utilizado pela empresa Uber, a fim de se furtar à responsabilidade perante ao Direito e chama a atenção para os problemas atinentes à desregulamentação:

Os impactos dessa nova modalidade empresarial e de organização do trabalho têm sido diversos: de um lado, potenciam, fortemente, a um custo mais baixo do que o precedente, a oferta do trabalho de transporte de pessoas e coisas no âmbito da sociedade; de outro lado, propiciam a possibilidade de trabalho a pessoas desempregadas, no contexto de um desemprego agudo criado pelas políticas públicas e outros fatores inerentes à dinâmica da economia; mas, em terceiro lugar, pela desregulamentação amplamente praticada por este sistema, geram uma inegável deterioração do trabalho humano, uma lancinante desigualdade no poder de negociação entre as partes, uma ausência de regras de higiene e saúde do trabalho, a falta de proteção contra acidentes ou doenças profissionais, a inexistência de quaisquer direitos individuais e sociais trabalhistas, a ausência de proteções sindicais e, se não bastasse, a recorrente exclusão previdenciária. O argumento empresarial, em tal quadro, segue no sentido de ser o novo sistema organizacional e tecnológico tão disruptivo perante a sistemática de contratação anterior que não se fazem presentes, em sua estrutura e dinâmica, os elementos da relação empregatícia. É o que cabe examinar, afinal, no presente processo (BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (TST). 3ª Turma. Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066. Relator: Ministro: Maurício Godinho Delgado. Brasília, Distrito Federal, 11 de abril de 2022).

*É importante frisar que a decisão apresentada acima ainda se trata de corrente minoritária. Porém, é importante ser exposta, pela sua relevância argumentativa, haja vista que guarda correlação com a conjuntura atual, que paulatinamente busca, da precarização à aniquilação da relação de trabalho, o que impacta também na responsabilização jurídica. Lado outro, essa precarização do trabalho atual se dá nesse amplo cenário de desregulação, quando a relação empregatícia não está clara e o trabalhador se vê na posição de *autônomo*, sem sê-lo na prática. Muitas empresas utilizam esse modelo de operação, com o fim de evitar problemas jurídicos, sendo que continuam perpetrando a exploração do trabalhador, nos termos da essência organizacional fordista (CARELLI, 2021).*

A empresa Uber, como vimos, trata os motoristas como parceiros autônomos e não como funcionários, pagando-lhes apenas pelo valor relativo a cada trajeto percorrido. Não obstante, a detentora da plataforma digital dita o preço do serviço a ser realizado pelo motorista, dita o percentual a ser auferido por ele, além de ter o poder de aplicar penalidades ao motorista (UBER, 2022, On-line).

Toda esta roupagem deixa claro em uma análise mais apurada, que o trabalhador não possui maior liberdade, tampouco é senhor de seu próprio negócio. Muito pelo contrário, esta desregulação



sistemática torna o motorista ainda mais refém das vontades da empresa: se não trabalhar efetivamente em longas e exaustivas jornadas, não receberá o suficiente para sobreviver, se não aceitar em média 90% (noventa por cento) das solicitações de viagens, poderá sofrer sanções, se ficar muito tempo sem trabalhar com o aplicativo, serão encaminhadas pouquíssimas propostas de clientes (CPI, 2022, Online).

Essa tentativa contumaz de manter um distanciamento jurídico entre a empresa Uber e seus motoristas, assim como entre a empresa e os consumidores, fez nascer o termo *Uberização*, que está inexoravelmente ligado à precarização do trabalho.

Nesse sentido:

*A promessa de um caminho humano para o mundo corporativo é, ao contrário do que possa parecer, uma forma mais agressiva de capitalismo, com desregulação, novas formas de consumismo e uma nova onda de trabalho precarizado (SLEE, 2017, p. 285).*

No âmbito do Brasil, a Contrarreforma Trabalhista realizada no governo Michel Temer foi causa agravante para a implementação dessa moderna agenda de exploração do trabalho, pautada na desregulação. Travestidas da roupagem da inovação e tecnologia, novas empresas conseguem se furtar de cumprir antigas determinações jurídicas.

A aludida Contrarreforma, que prometia mais empregos e uma melhoria da economia nacional, não foi apta a gerar nenhuma das duas situações. Muito pelo contrário, a economia não se desenvolveu e a população chegou a um ponto tão crítico que os dados começaram a apontar um percentual de pessoas que já não procura mais por empregos (CARVALHO, 2018). A respeito de tudo o que foi dito sobre a operacionalização da empresa, Carelli conclui

*A ideia é da mobilização total: os trabalhadores devem estar disponíveis a todo momento. Essa mobilização, diferentemente do fordismo-taylorismo, visa dominar não o corpo dos trabalhadores, mas seus espíritos, cedendo a obediência mecânica em prol da busca pelos trabalhadores do atingimento dos objetivos traçados pela empresa, a partir da esfera de autonomia concedida, que implica que o trabalhador seja sempre transparente aos olhos do empregador, que a todo momento tem o poder de mensurar a avaliar seu funcionamento. Aqui está, então, outro ponto central na organização por comandos ou programação que é a avaliação da realização dos objetivos, corolária da autonomia concedida aos trabalhadores, estando onipresente nos dispositivos de governança pelos números. São assim criados diversos métodos e técnicas de avaliação dos trabalhadores, tanto em relação à quantificação dos objetivos, mas também são construídos dispositivos de análise qualitativa do trabalho realizado. A relação entre trabalhador e empresa passa por uma nova nomenclatura: é uma relação de aliança, em uma refeudalização das relações. O liame da aliança implica em um engajamento ainda maior da pessoa do trabalhador, pois ao invés de se fixar em obedecer mecanicamente a ordens dadas em tempo e lugar anteriormente fixados, devem os trabalhadores se mobilizar totalmente para a realização dos objetos que lhe são consignados e se submeter aos processos de avaliação de sua performance (CARELLI, 2021, p. 199).*

Destarte, esse movimento assistemático que teve início com a popularização do aplicativo Uber e que se espalhou para vários setores da economia, com a promessa de fornecer meios para a



implementação de um novo tipo de *microempresariado* com autonomia para prescindir de emprego formal, é chamado de *Uberização* e está paulatinamente promovendo uma precarização do trabalho (ANTUNES, 2009), visto que o que ocorre de fato é apenas a alteração da forma de exploração do trabalho e não a alteração da estrutura de produção em si (CARELLI, 2021).

Desse modo, os contornos neoliberais vão no sentido da tentativa de supressão total do Direito do Trabalho, em benefício da empresa. Só nos resta saber se o Direito do Consumidor, como última barreira de proteção aos vulneráveis, têm conseguido controlar esses fenômenos.

#### **4 A (IR)RESPONSABILIDADE CIVIL DA EMPRESA UBER NAS RELAÇÕES DE CONSUMO**

Tendo sido analisado que a empresa Uber não reconhece vínculo de natureza trabalhista com o motorista parceiro, afirmando que por tratar-se de empresa de tecnologia possui apenas uma relação civil com os associados, cumpre-nos escrutinar a real natureza jurídica entre a Uber e os usuários do aplicativo.

Nos moldes do que se apresenta em relação aos motoristas, a Uber afirma que sua relação com os clientes é também meramente uma relação civil, por tratar-se de empresa de tecnologia que apenas conecta o usuário ao prestador, não havendo relação de consumo entre a empresa Uber, que fornece o App para que o usuário possa pedir um veículo, e o usuário do aplicativo, que efetivamente utiliza o sistema, realizando viagens de carros, operados por motoristas associados.

Pelos contornos que a inovação tecnológica traz na relação entre prestador de serviços, plataforma digital e usuário, as respectivas relações jurídicas restam confusas e reside uma maior dificuldade de enquadramento jurídico. A saída para esta celeuma reside em dois pontos, o primeiro está na interpretação teleológica da legislação vigente e na interpretação conforme à Constituição. O segundo fica a cargo da jurisprudência, que comumente tem o dever de lidar com as grandes mudanças estruturais que abalam a sociedade.

O Art. 5º, espinha dorsal da Constituição Federal de 1988, trouxe em seu inciso **XXXII**<sup>3</sup>, a proteção aos Direitos do Consumidor. Nesse diapasão, ao tratar da ordem econômica, reforçou à proteção ao consumidor, *in verbis*:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:  
I - soberania nacional;  
II - propriedade privada;  
III - função social da propriedade;  
IV - livre concorrência;  
**V - defesa do consumidor;**

<sup>3</sup> Art. 5º (...) **XXXII** - O Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;(BRASIL, 1988).



VI- defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;  
VII - redução das desigualdades regionais e sociais;  
VIII - busca do pleno emprego;  
IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País  
Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei (grifamos) (BRASIL, 1988).

Noutro giro, temos a definição de consumidor, trazido pelo Código de Defesa do Consumidor, que diz: “Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final” (BRASIL, 1990). Contamos também com a definição de fornecedor, que engloba os contornos trazidos pela empresa Uber, a despeito de suas afirmações evasivas:

Art. 3º. fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços (BRASIL, 1990).

Assim, ao trazer o conceito de fornecedor, o legislador optou por trazer bases mais abrangentes, com o fim de abarcar quaisquer envolvidos ao longo da cadeia produtiva, para dar ao consumidor a maior proteção possível. Além disso, o art. 1º do Código de Defesa do Consumidor trata sobre o princípio da proteção ao consumidor, aos moldes do que trouxe a Constituição de 1988 no inciso V do Art. 170, através do qual se depreende que a proteção envolve a interpretação mais favorável ao consumidor.

Considerando que os elementos da relação de consumo estão presentes - de um lado o cliente (consumidor), usuário do App, que realiza a contratação da prestação de serviços de transporte diretamente com a Uber e de outro a empresa proprietária do aplicativo (fornecedor), que diz o preço e designa o motorista que irá realizar a viagem (objeto- prestação de serviços) - inegável concluir que não se trata de uma relação consumerista. Finalmente, temos a intenção de ambos, tanto da empresa quando do cliente, na realização de prestação de serviço de transporte mediante ao pagamento de um preço (finalidade), fechando o ciclo da relação de consumo, em que se pese as tentativas da Uber em contrário (MARQUES, 2005).

Embora possa causar um estranhamento em um primeiro momento, o fato de o contrato de adesão ser concluído com um simples toque na tela do celular não desconfigura o vínculo contratual, tampouco retira a competência consumerista, haja vista que o Código de Defesa do Consumidor não faz distinção que prejudique o consumidor por se tratar de contrato por meio virtual (PINHEIRO, 2012). Logo, concluímos que usuário desse aplicativo mantém uma relação de consumo com o proprietário do *software*, mormente após analisarmos alguns acórdãos judiciais, escolhidos de forma randomizada nos sítios oficiais dos Tribunais, a partir de buscas com os substantivos “uber”



“responsabilidade civil solidária” e “direito do consumidor”.

Nessas

demandas, a Uber sempre alega que não possui nenhum vínculo com o usuário, por ser empresa de tecnologia que atua somente conectando motorista e cliente. Isso vale dizer que a empresa detentora do *software* tenta a todo o momento se furtar de sua responsabilidade imputando-a integralmente ao motorista (motorista que, por sua vez não possui vínculo empregatício com a empresa, como visto nos capítulos anteriores). A primeira jurisprudência apontada, Apelação Cível nº 1023935-25.2017.8.26.0562, da lavra do Tribunal de Justiça de São Paulo, entendeu que:

A ré, por sua vez, insiste, com veemência, que não pode ser responsabilizada por qualquer ato imputado à conduta do motorista profissional, que afirma ser independente (fls. 165), sustentando a impossibilidade de produzir provas sobre os fatos. Ocorre que, como já assentado em anterior acórdão, o autor se enquadra no conceito de consumidor, pois utilizou serviços que foram disponibilizados no mercado pela ré e, por isso, em tese, eventual falha na prestação desses mesmos serviços é, de responsabilidade solidária da demandada (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Apelação Cível nº 1023935-25.2017.8.26.0562. Relator Des. Fernando Sastre Redondo. Julgado em: 19 fev. de 2020).

De fato, não há outra exegese possível no caso, que não passe pelo reconhecimento da responsabilidade solidária, de acordo com o Código de Defesa do Consumidor, nos termos do parágrafo único do Art. 7<sup>o</sup> e §1<sup>o</sup> do Art. 25<sup>5</sup>.

No Recurso Inominado nº 0700147-37.2019.0.070005, do Tribunal de Justiça do Distrito Federal, a Uber novamente alegou ilegitimidade passiva, que foi prontamente recusada no acórdão, conforme ementa que segue *in verbis*:

JUIZADO ESPECIAL. DIREITO DO CONSUMIDOR. PRELIMINAR DE ILEGITIMIDADE PASSIVA REJEITADA. APLICATIVO DE TRANSPORTE UBER. FALHA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO NÃO CARACTERIZADA. NEXO CAUSAL INEXISTENTE. 1. Embora o réu/recorrente alegue que atua somente conectando pessoas, a sua atividade possui fim lucrativo, pois recebe parcela dos valores relativos aos serviços prestados. Logo, integra a cadeia de fornecedores e, portanto, no âmbito do direito do consumidor, é responsável solidariamente por eventuais danos causados aos consumidores. Preliminar de ilegitimidade passiva rejeitada. 2. A controvérsia deve ser solucionada sob o prisma do sistema jurídico autônomo instituído pelo Código de Defesa do Consumidor. A responsabilidade civil nas relações de consumo assenta-se na teoria da qualidade do serviço ou produto (art. 14 do CDC) e a exoneração total ou parcial da responsabilidade do prestador de serviços requer a presença de algum dos elementos obstativos do nexo causal, previstos no art. 14, §3<sup>o</sup>, do CDC (Tribunal de Justiça do Distrito Federal. Recurso Inominado nº 0700147-37.2019.0.070005. Relatora Des<sup>a</sup>. Soníria Rocha Campos D'assunção. Julgado em: 27 jun. 2019).

---

<sup>4</sup>Art. 7<sup>o</sup> Os direitos previstos neste código não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade. Parágrafo único. Tendo mais de um autor a ofensa, todos responderão solidariamente pela reparação dos danos previstos nas normas de consumo.

<sup>5</sup>Art. 25. É vedada a estipulação contratual de cláusula que impossibilite, exonere ou atenuie a obrigação de indenizar prevista nesta e nas seções anteriores. § 1<sup>o</sup> Havendo mais de um responsável pela causação do dano, todos responderão solidariamente pela reparação prevista nesta e nas seções anteriores.



Em decisão mais recente, o tribunal de Justiça de Minas Gerais apontou a confiabilidade do consumidor ao utilizar a plataforma Uber, fato que configuraria também, a relação de consumo, já que, ao utilizar o aplicativo, o cliente acredita ser consumidor da empresa Uber:

EMENTA: APELAÇÃO CÍVEL - INDENIZATÓRIA - DANOS MORAIS - UBER - PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA - OFENSA AO PASSAGEIRO - CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR - PRELIMINAR REJEITADA. A empresa recorrente atua na prestação de serviços por meio de aplicativo digital no âmbito do transporte privado de pessoas, bem como de mercadorias ou objetos, mediante pagamento realizado no próprio aplicativo da empresa ou em dinheiro, o qual permite que o usuário cadastrado encontre motoristas também cadastrados na plataforma para realizar as viagens. Resta inegável, diante da descrição da atividade prestada supramencionada que a relação jurídica estabelecida entre o usuário e a empresa trata-se de relação de consumo, a qual, consequentemente, deve ser amparada pelo Código de Defesa do Consumidor. A indenização por danos morais é a medida jurídica utilizada como parâmetro para viabilizar a compensação da dor moral sofrida pela vítima, sendo ela, no caso discutido, medida hábil a tentar amenizar o abalo moral e psicológico causado em detrimento da conduta marginalizante praticada pelo motorista da empresa apelante em razão da orientação sexual. (Tribunal de Justiça de Minas Gerais. Apelação nº1.000.22.138224-5/001.. Relator Des. Roberto Apolinário de Castro. Julgado em: 04 ago. 2022).

Finalmente, temos uma decisão que entendeu ser inequívoca a relação entre consumidor e a referida empresa:

EMENTA: APELAÇÃO CÍVEL. PRELIMINAR REJEITADA. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. APLICATIVO DE TRANSPORTE (UBER). APARELHO CELULAR FURTADO PELO MOTORISTA CREDENCIADO. APLICAÇÃO DO CDC. RESPONSABILIDADE PELO FATO DO SERVIÇO. DANOS MORAIS E MATERIAIS OCASIONADOS. SENTENÇA PARCIALMENTE REFORMADA. 1 - A legitimidade da parte é condição da ação e se verifica pela correspondência entre os sujeitos do direito material controvertido (sujeitos da lide) e os da relação processual estabelecida (sujeitos do processo). Verificada essa aptidão, rejeita-se a preliminar de ilegitimidade passiva. 2 - As disposições do Código de Defesa do Consumidor são aplicáveis à relação estabelecida entre as empresas mantenedoras de aplicativos de transporte e os respectivos usuários, por serem estes os destinatários finais dos serviços. Precedentes. 3 - Demonstrado que o autor teve seu aparelho celular furtado pelo motorista credenciado pela ré, deve ser mantida a condenação desta ao pagamento de indenização pelos danos morais e materiais ocasionados. 4 - De acordo com a corrente majoritária contemporânea, a quantificação do dano moral se submete à equidade do magistrado, o qual arbitrará o valor da indenização com base em critérios razoavelmente objetivos, analisados caso a caso, devendo observar também os patamares adotados pelo Tribunal e pelo Superior Tribunal de Justiça (Tribunal de Justiça de Minas Gerais. Apelação nº1.000.22.057134-3/001. Relator Des. Marcos Lincoln. Julgado em:).

Desse modo, entendemos que, não obstante a alegação da Uber, a melhor interpretação sugere que a relação existente entre a empresa e cliente é uma típica relação consumerista. Isso porque: 1- O serviço apenas pôde ser realizado tendo em vista a intervenção da Uber, uma vez que o *software* é fator imprescindível para a realização da tarefa; 2- O aplicativo é mantido e alimentado pela Uber; 3- A forma de pagamento e o controle do preço é realizada pela Uber; 4- A Uber tem a prerrogativa de aplicar sanções e de excluir o motorista; 5- A Uber recebe um percentual sobre todas as corridas efetivamente realizadas, não recebendo valores pela conexão criada entre motorista e cliente, razão



pela qual acredita-se não se tratar de empresa de tecnologia, pois sua finalidade é a prestação de serviços de transporte; 6- A Uber possui contato direto com o cliente, não sendo apenas mero intermediário na prestação de serviços.

Destarte, o que se verificou com a pesquisa jurisprudencial foi que nos casos em que a demanda trata sobre responsabilidade civil, a empresa Uber do Brasil alega preliminar de ilegitimidade passiva, sempre galgada na relação contratual que possui com o motorista associado, na tentativa de se furtar da responsabilidade civil, transferindo-a ao motorista associado.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa, longe de carregar consigo a pretensão de esgotar os temas trazidos, se propôs a encontrar a relação havida entre a precarização estrutural do trabalho e a tentativa da empresa Uber em não ser responsabilizada por danos causados aos consumidores. Durante o estudo do tema, analisamos brevemente as mudanças no mercado de trabalho trazidas pelos novos contornos do neoliberalismo, mudanças estas que geraram aquilo que conhecemos como *precarização do trabalho* (que está ocasionando a verdadeira eliminação do trabalho como conhecemos hoje), investigamos as inovações disruptivas causadas por empresas que se valem da tecnologia como a Uber, examinamos a forma de operação da respectiva empresa no Brasil, averiguamos a ausência de vínculo trabalhista entre motorista e empresa, em que se se pese haver uma importante decisão do TST em contrário, analisamos também os argumentos utilizados pela empresa Uber para não ser vinculada com o usuário do aplicativo (o destinatário final do serviço) e, por fim, apresentamos uma pesquisa jurisprudencial sobre o caso, concluindo que a melhor interpretação, em que se pesem as justificativas das empresas, é no sentido de se considerar uma típica relação consumerista, conferindo maior proteção ao usuário, vulnerável que é, em meio à cadeia do capitalismo produtivo.

Assim sendo, tendo em vista que fora analisado acima, a empresa Uber, pela forma como opera, no contexto do fenômeno da *Uberização* e da consequente precarização/eliminação do trabalho, além do enquadramento consumerista entre a empresa e o cliente, resta-nos enfrentarmos qual a relação entre a precarização do trabalho e a tentativa da empresa em não ser enquadrada como responsável em relação ao consumidor.

A conclusão a que chegamos, de forma inequívoca, é que a empresa utiliza-se da ausência de regulação específica e da constante precarização do trabalho, para imputar ao motorista o dever de responsabilização que deveria ser dela, para se furtar de suas obrigações, na esteira do que ocorre com o modelo atual do capitalismo neoliberal globalizado, com modelo de austeridade.

Finalmente, entendemos que a responsabilidade civil de demandas decorrentes da utilização de serviços por meio dos aplicativos deverá ser solidária entre o motorista e a empresa, respondendo a respectiva empresa de forma objetiva, conforme inteligência do Código de Defesa do Consumidor.



A despeito disso, abre-se um novo horizonte de enfrentamento para o Direito: a relação que mantém com as inovações tecnológicas deve ser repensada. A Uber informa aos usuários que é uma empresa de tecnologia, porém, a realidade fática demonstra que essa informação não condiz com a realidade, pois o serviço fornecido é o de transporte. A tecnologia nesse caso é utilizada apenas como um meio para viabilizar a prestação de serviço que, de fato, é de transporte.

A empresa apresenta-se com uma proposta de baixo custo para o mercado de transporte urbano individual, concorrendo com táxis, entre outras razões, pela precarização do trabalho, já que os motoristas da Uber não têm o vínculo trabalhista reconhecido (embora a própria natureza do aplicativo faça as vezes da subordinação descrita pela Consolidação das Leis do Trabalho) e pela desregulação fática da atividade no Brasil.

### **FINANCIAMENTO**

O presente trabalho foi realizado com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.



**REFERÊNCIAS**

- ANTUNES, Ricardo. BRAGA, Ruy. Infoproletário: degradação real do trabalho virtual. São Paulo: Boitempo, 2009.
- ANTUNES, Ricardo. Século XXI: nova era da precarização estrutural do trabalho? In ANTUNES, Ricardo. BRAGA, Ruy. Infoproletário: degradação real do trabalho virtual. São Paulo: Boitempo, 2009.
- ANTUNES. Os sentidos do trabalho. 3. ed. São Paulo: Boitempo, 2000.
- HUWLS, Ursula. A construção de um cibertariado? Trabalho virtual num mundo real. In ANTUNES, Ricardo. BRAGA, Ruy. Infoproletário: degradação real do trabalho virtual. São Paulo: Boitempo, 2009.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 10 de jun. de 2025.
- BRASIL. Lei nº. 8.078, de 11 de setembro de 1990. Código de Defesa do Consumidor. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8078.htm)>. Acesso em 02 jun. 2025.
- BRASIL. Lei nº. 13.640, de 26 de março de 2018. Regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm)>. Acesso em 15. jul. 2025.
- Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJMG). 13ª Câmara Cível. Apelação nº1.000.22.138224-5/001. Relator Des. Roberto Apolinário de Castro. Julgado em: 04 ago. 2022.
- Tribunal de Justiça de Minas Gerais. 11ª Câmara Cível. Apelação nº1.000.22.057134-3/001. Relator Des. Marcos Lincoln. Julgado em:
- BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (TST). 3ª Turma. Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066. Reclamante: Elias do Nascimento Santos. Reclamada: Uber Do Brasil Tecnologia Ltda. E Outros. Relator: Ministro: Maurício Godinho Delgado. Brasília, Distrito Federal, 11 de abril de 2022.
- BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Apelação Cível nº 1023935-25.2017.8.26.0562. Relator Des. Fernando Sastre Redondo. Julgado em: 19 fev. de 2020.
- BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal. Recurso Inominado nº 0700147-37.2019.0.070005. Relatora Desª. Soníria Rocha Campos D'assunção. Julgado em: 27 jun. 2019.
- BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 3ª Região. 33ª Vara do Trabalho. Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Reclamante: Rodrigo Leonardo Silva Ferreira Reclamadas: Uber Do Brasil Tecnologia Ltda. Sentença. Juiz: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, Minas Gerais, 13 de fevereiro de 2017. Acesso em: 03 ago. 2025.
- CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. CPI dos Aplicativos. Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.leg.br/comissao/comissoes-parlamentares-de-inquerito-cpis/cpi-dos-aplicativos/>>. Acesso em: 21 jul. 2025.



CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. Revista eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da Bahia, Salvador, v. 9, n. 13, p. 177-207, maio 2021.

CARVALHO, Laura. Valsa brasileira: do boom ao caos econômico. 1ª. ed. São Paulo: Todavia, 2018.

CLARK, Giovani. CORRÊA, Leonardo Alves. NASCIMENTO, Samuel Pontes do. Ideologia constitucional e pluralismo produtivo. Revista da Faculdade de Direito da UFMG, Número Esp. em Memória do Prof. Washington Peluso. Belo Horizonte, 2013, pp. 265 a 299.

MARQUES, Claudia Lima. Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

MARX, Karl. Capital fixo e o desenvolvimento das forças produtivas na sociedade. In ANTUNES, Ricardo. BRAGA, Ruy. Infoproletário: degradação real do trabalho virtual. São Paulo: Boitempo, 2009.

PALMA, Jualiana Bonacorsi; FEFERBAUM, Marina & PINHEIRO, Victor Marcel. A organização da informação jurisprudencial. In QUEIROZ, Rafael Mafei Rabelo & FEFERBAUM, Marina. Metodologia da pesquisa em direito: técnicas e abordagens para elaboração de monografias, dissertações e teses. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2019.

\_\_\_\_\_. Meu trabalho precisa de jurisprudência? Como posso utilizá-la? In QUEIROZ, Rafael Mafei Rabelo & FEFERBAUM, Marina. Metodologia da pesquisa em direito: técnicas e abordagens para elaboração de monografias, dissertações e teses. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2019.

PINHEIRO, Patrícia Peck. Direito Digital. 5ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

SLEE, Tom. Uberização: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Elefante, 2017.

SOUZA, Washington Peluso Albino de. Primeiras linhas de Direito Econômico. São Paulo: LTr, 2017.

UBER. Termos e condições. Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/s/d/kochab/>>. Acesso em: 04 mai. 2025.

ZILBER, Silvia Novaes. SILVA, Francisco Lourenço da. Investigação sobre a existência de inovações disruptivas das grandes empresas multinacionais para o mercado brasileiro de baixa renda. Revista Produção, v. 23, n. 2, p. 283-296, abr./jun. 2013. Disponível em: <[http://www.scielo.br/pdf/prod/v23n2/aop\\_t6\\_0007\\_0612.pdf](http://www.scielo.br/pdf/prod/v23n2/aop_t6_0007_0612.pdf)>. Acesso em: 24 jun. 2025.

