

A NEGAÇÃO DE DIREITOS TRABALHISTAS NA ERA DAS PLATAFORMAS DIGITAIS: Um olhar sobre a precarização dos entregadores de aplicativos em São Luís

Gentil Cutrim Serra Júnior¹
Danielle de Queiroz Soares²

RESUMO

O artigo analisa a supressão dos direitos trabalhistas e previdenciários dos entregadores de aplicativos no contexto do capitalismo de plataforma. A conjuntura atual é marcada pelo crescimento de formas de trabalho precárias e desprovidas de contrato formal, com carga horária indefinida e remuneração variável. O estudo se baseia em uma variedade de fontes primárias e secundárias, incluindo dados de pesquisa com entregadores em São Luís. A abordagem empírica fornece uma visão qualitativa e contextualizada da realidade dos entregadores de aplicativos, fundamentando as argumentações apresentadas no artigo.

Palavras-chave: plataformas digitais, direitos trabalhistas, entregadores de aplicativos.

ABSTRACT

The article examines the suppression of labor and social security rights of app-based delivery workers in the context of platform capitalism. The current situation is characterized by the growth of precarious forms of work without formal contracts, undefined working hours, and fluctuating remuneration. The study draws on a variety of primary and secondary sources, including research data gathered from delivery workers in São Luís. The empirical approach provides a qualitative and contextualized understanding of the app-based delivery workers' reality, forming the basis for the arguments presented in the article.

Keywords: digital platforms, labor rights, app-based delivery drivers.

1. INTRODUÇÃO

A atual conjuntura é caracterizada por um aumento expressivo de modalidades de trabalho sem contrato formal, sem definição prévia de carga horária e com remuneração flutuante (ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO

¹ Doutor em Políticas Públicas (UFMA). Professor do Departamento de Ciência da Computação do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão. gentil@ifma.edu.br.

² Doutora em Políticas Públicas (UFMA). Professora do Departamento de Economia da Universidade Federal do Maranhão. danielle.queiroz@ufma.br.

TRABALHO, 2015). Cada vez mais, os trabalhadores se veem desprovidos de oportunidades de emprego formal, são excluídos do engajamento cívico efetivo e supervisionados por algoritmos centralizadores (ROSENBLAT, 2018). Nesse contexto, surgem questionamentos relacionados às novas dinâmicas sociais resultantes das interações mediadas por plataformas digitais. Dentre as indagações que se destacam, estão aquelas relacionadas à informatização do trabalho e suas implicações na supressão de direitos trabalhistas e previdenciários.

Considerando o pressuposto de que as novas plataformas computacionais, frequentemente celebradas por ideólogos como uma revolução técnica capaz de impulsionar o desenvolvimento econômico (LOJKINE, 1995; BENKLER, 2009; RIFKIN, 2014; LÉVY, 2011), aceleraram o processo de informatização das atividades de trabalho (ANTUNES, FILGUEIRAS, 2020), este artigo busca analisar como os direitos trabalhistas dos entregadores de mercadorias têm sido negados no contexto do capitalismo de plataforma, onde evidencia-se a instrumentalização dos mecanismos técnicos para a valorização do capital.

A fundamentação deste artigo repousa em uma diversidade de dados e informações provenientes de fontes primárias e secundárias, complementada por uma análise crítica da literatura relevante neste campo de investigação. No que se refere às fontes primárias, este texto apresenta resultados da primeira etapa de uma pesquisa baseada em 139 entrevistas conduzidas pelo GERME (Grupo de Estudos sobre a Reestruturação Produtiva, a Mundialização do Capital, os Movimentos Sociais e o Estado Contemporâneo) com entregadores que atuam por meio de aplicativos na cidade de São Luís, durante o período de maio de 2021 a abril de 2022. Utiliza ainda como fonte primária dados da segunda etapa da pesquisa realizada pelo Grupo GERME, nesse caso, as respostas foram buscadas de maneira telemática dentro do grupo de trabalhadores que responderam a primeira etapa, sendo obtidas respostas de 12 trabalhadores às diversas áreas de interesse de pesquisa dos membros do grupo. Quanto às fontes secundárias, utilizou-se, principalmente, dados levantados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (IPEA, 2022), dados da pesquisa intitulada "Perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo", conduzida em junho de 2019 pela Aliança Bike (ALIANÇA BIKE, 2019), com entregadores de bicicleta em seis áreas

centrais da cidade de São Paulo e dados do relatório de um estudo sobre mobilidade urbana e logística de entregas realizado pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento - CEBRAP em parceria com a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia - Amobitec (CEBRAP, 2023). Essa abordagem empírica proporciona um embasamento para as argumentações apresentadas neste estudo, oferecendo uma perspectiva qualitativa e contextualizada sobre a realidade dos entregadores de aplicativos.

Além da introdução e conclusão, o artigo está dividido em duas partes. A primeira parte traça o perfil dos entregadores de aplicativos, utilizando dados de pesquisas realizadas pelo GERME em São Luís, pela Aliança Bike em São Paulo, pelo CEBRAP em parceria com a Amobitec, entre outros estudos empíricos. Essa seção aborda ainda os desafios enfrentados pelos trabalhadores de entrega em plataformas digitais, como baixas remunerações, condições precárias de trabalho, falta de cobertura de acidentes e exposição a riscos. A segunda parte do artigo busca analisar as transformações nas relações de trabalho no contexto do novo modelo de capitalismo, destacando tendências e desafios relacionados à utilização de tecnologias e à supressão dos direitos trabalhistas.

2. PERFIL DO ENTREGADORES DE APLICATIVOS: desafios enfrentados pelos trabalhadores de entrega em plataformas digitais

As empresas que operam as plataformas digitais propagam a ilusão de liberdade e flexibilidade, mas, na realidade, transferem os riscos e impõem um controle abrangente sobre os trabalhadores inseridos nesse ambiente digital. A gestão algorítmica dessas plataformas se baseia em monitoramento contínuo do comportamento dos trabalhadores, atribuindo a eles tarefas, prazos, valores de pagamento e punições (MÖHLMANN E ZALMANSON, 2017). As decisões são automatizadas pelo sistema, que também *interfaceia* quase toda a interação dos trabalhadores com a empresa e os clientes. O sistema é responsável por determinar quando pressionar o entregador para permanecer disponível por mais tempo e também por aplicar punições com base na avaliação dos clientes e no histórico de atividades do trabalhador (FILGUEIRAS E ANTUNES, 2020). Sidnei Machado (2022) revela que:

Os mecanismos de controle não são homogêneos entre as diversas plataformas. Há substancial dissociação de compreensão entre os trabalhadores *web-based* e os trabalhadores *location-based* quanto aos mecanismos de avaliação e controle exercidos pelas plataformas. A pesquisa mostra que no trabalho nas plataformas da modalidade *location-based* há a presença e conjugação de pelo menos quatro mecanismos de controle: avaliação de cliente, localização, frequência e tempo de conexão, com uma intensidade maior para a avaliação por clientes (28,71%) e a localização de GPS (26,03%). (MACHADO, 2022).

Nesse processo de informatização e controle das atividades de trabalho, os *gig workers*, a exemplo dos entregadores de plataformas³, ficam à disposição de um código computacional desenhado a partir da lógica do capital para determinar os ritmos, tempos, produtividade, remuneração e eficiência no âmbito do trabalho individual (ANTUNES, FILGUEIRAS, 2020).

De acordo com dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, no estudo intitulado “Mobilidade urbana e novas tecnologias: o caso dos aplicativos de transporte” (IPEA, 2022), estima-se que existam cerca de 1,5 milhão de trabalhadores envolvidos no transporte de passageiros e na entrega de mercadorias no Brasil. Essa estimativa está em linha com um estudo do CEBRAP (2023), que contabilizou aproximadamente 1,6 milhão de trabalhadores nesse setor.

Segundo o estudo do IPEA (IPEA, 2022), a maioria dos trabalhadores brasileiros que atuam por meio de aplicativos são motoristas de aplicativo ou taxistas (61,2%), seguidos por entregadores de mercadorias em motocicletas (20,9%) e mototaxistas (14,4%). De acordo com o estudo, esses trabalhadores atuam como autônomos na chamada *gig economy*, realizando serviços esporádicos sem vínculo empregatício, principalmente por meio de dispositivos móveis. Segundo o IPEA, houve um aumento significativo no número de entregadores de mercadorias que utilizam motocicletas entre os anos 2016 e 2021, passando de 25 mil para 322 mil.

De acordo com a pesquisa do GERME em São Luís, a maioria dos entregadores de aplicativos é do gênero masculino, representando 91,4% (SOARES et al., 2023). Essa proporção também é observada em âmbito nacional,

³ uma plataforma é um serviço que serve de intermediário no acesso a informações, conteúdos, serviços ou bens publicados ou fornecidos por terceiros, que organiza e prioriza conteúdos com vista à sua apresentação e ligação a usuários finais

onde 97% dos entregadores são do gênero masculino, de acordo com dados do CEBRAP (2023). Em relação à faixa etária, o estudo realizado em São Luís revelou que a maioria dos entregadores está na faixa de 24 a 34 anos, representando 62,50% (SOARES et al., 2023). Resultados semelhantes foram encontrados em uma pesquisa da Aliança Bike em São Paulo, onde 75% dos entregadores de bicicleta entrevistados tinham até 27 anos de idade (ALIANÇA BIKE, 2019). A nível nacional, a faixa etária predominante dos entregadores é de 20 a 39 anos, representando 77% (CEBRAP, 2023). Esses resultados reforçam a ideia de que certas ocupações apresentam uma predominância de gênero e faixa etária devido a papéis socialmente estabelecidos e características físicas necessárias para o desempenho desse tipo de atividades e exposição a longas jornadas de trabalho.

O estudo da Aliança Bike, realizado em junho de 2019 com 270 entregadores de bicicleta em São Paulo (ALIANÇA BIKE, 2019), revela que 57% trabalham todos os dias da semana e 55% trabalham mais de 10 horas por dia. Esses resultados são semelhantes aos encontrados na pesquisa do GERME, aplicada a entregadores de aplicativos que atuam na cidade de São Luís, onde a média de jornada foi de quase 9 horas por dia, 6,2 dias por semana. Em ambos os casos, os limites legais de jornada e descanso são amplamente desconsiderados.

Outrossim, Filgueiras e Antunes (2020) evidenciam que as baixas remunerações são uma condição essencial para esses trabalhadores aceitarem longas jornadas. Segundo Filgueiras e Antunes (2020), em São Paulo, os entregadores ganham em média R\$ 936,00 por mês, trabalhando 9 horas por dia, enquanto em Salvador recebem em média R\$ 1.100,00 por mês.

O estudo do CEBRAP, realizado a partir de informações fornecidas pelas próprias plataformas, concluiu que entre entregadores o rendimento fica concentrado entre 1 e 3 salários mínimos (SM). Mostra ainda que 22% recebem entre 2,0 e 2,5 SM, e 21%, entre 1,5 e 2,0 salários mínimos.

Ao serem questionados sobre sua média mensal de faturamento como entregadores de aplicativos em São Luís (SOARES et al., 2023), apenas 14,39% relataram conseguir ultrapassar o valor de R\$ 3.301,00. Cerca de 28,06% afirmaram obter entre R\$ 2.201,00 e R\$ 3.300,00 por mês. Um grupo maior,

correspondendo a 44,6% dos entrevistados, declarou receber entre R\$ 1.101,00 e R\$ 2.200,00 mensalmente. Por outro lado, uma parcela de 12,23% revelou receber, no máximo, até R\$ 1.100,00 pela realização dessas atividades, renda inferior ao salário mínimo da época da aplicação da pesquisa.

Nesses arranjos de trabalho, a ocorrência de acidentes fatais e a violência resultante dessas condições são fontes de preocupação. Torna-se evidente o descaso das empresas em relação à saúde e segurança dos trabalhadores, como exemplificado um entrevistado da segunda etapa da pesquisa do GERME. Quando perguntado se “sentia algum sintoma de agravamento da sua saúde que poderia atribuir ao trabalho em aplicativos”, ele queixou-se de “dores nas costas” e que isso ocorreria porque “maioria das vezes os pedidos chegam a ficar muito pesados para transportar na *bag* (mochila térmica) como por exemplo, bebidas alcoólicas.”. Em resposta a essa mesma pergunta, outro entrevistado foi categórico: “Sinto problemas de coluna”. Outro entrevistado afirmou: “tenho queimaduras solares”.

A ausência de cobertura de acidentes de trabalho é, por si só, um fator de precariedade para os trabalhadores em questão, conforme destacado por Filgueiras e Antunes (2020). O baixo nível de renda e a preferência imediata desses trabalhadores não os incentivam a contratar um seguro. Além disso, a falta de registro no regime geral de seguridade social torna escassos os dados sobre os riscos profissionais aos quais estão expostos.

Muitos desses entregadores enfrentam longas jornadas de trabalho em condições climáticas desfavoráveis e áreas perigosas, sem a proteção adequada ou uma compensação financeira adicional. Essas circunstâncias podem ser especialmente difíceis para aqueles que dependem exclusivamente dessa atividade para sobreviver. Inclusive, durante a pesquisa realizada pelo GERME (SOARES et al., 2023) em um importante centro comercial de São Luís, ocorreu uma forte chuva enquanto as entrevistas estavam sendo conduzidas. Essa situação tornou impraticável para os entregadores atenderem às demandas dos aplicativos, uma vez que utilizavam motocicletas. Ao questionar por que os trabalhadores não buscaram abrigo dentro do prédio do shopping, foi explicado que a administração proibia sua entrada e os obrigava a esperar do lado de fora, no estacionamento, por novas solicitações dos aplicativos. Quando indagados

sobre por que não desligavam o aplicativo e voltavam para suas casas em condições adversas como aquela, eles explicaram que a plataforma exigia que permanecessem conectados por um determinado período ao longo do dia, sob o risco de terem suas classificações reduzidas pelo algoritmo (SOARES et al., 2023).

3. SUPRESSÃO DE DIREITOS: desafios e perspectivas para os entregadores de plataformas

A hipótese de que o trabalho em plataformas permite que as empresas explorem lacunas regulatórias para contornar os direitos trabalhistas e previdenciários dos trabalhadores (DE STEFANO, 2017) é uma parte fundamental deste debate. Isso resulta na negação do reconhecimento desses trabalhadores como formais, privando-os de conquistas históricas (SOARES; SERRA JR, 2022; STANDING, 2017; ABÍLIO et al, 2020). Ademais, a remuneração pelos serviços prestados geralmente se mostra insuficiente para cobrir os custos de reprodução da força de trabalho e as despesas relacionadas à aquisição e manutenção dos equipamentos fornecidos pelos próprios trabalhadores para a realização do trabalho (ANTUNES; FILGUEIRAS, 2020).

No atual cenário, enfrentamos o desafio de estabelecer regulamentações que protejam os trabalhadores, em meio a uma contrarrevolução preventiva do capital impulsionada pela disseminação do neoliberalismo e aprofundada pela crise estrutural (MÉSZÁROS, 2009). Nesse contexto, as empresas gestoras dos aplicativos utilizam argumentos perversos contra regulamentações protetivas, alegando de forma temerária que tais medidas resultariam em aumento do desemprego, visando preservar seus próprios interesses e perpetuar a exploração desmedida (FILGUEIRAS; CAVALCANTE, 2020).

No âmbito das plataformas digitais, não existe uma legislação abrangente para regular o trabalho. Ao redor do mundo, há exemplos de decisões judiciais que têm impacto significativo no status dos trabalhadores das plataformas de entrega. Em fevereiro de 2021, a Suprema Corte do Reino Unido decidiu que os entregadores da plataforma de entrega Deliveroo são considerados trabalhadores, e não autônomos, como a empresa alegava (BROWNE, 2021). No entanto, em junho do mesmo ano, as ações da Deliveroo aumentaram depois que

um tribunal do Reino Unido decidiu que seus entregadores são autônomos (SHEAD, 2021). Na Espanha, o Supremo Tribunal decidiu em 2021 que os entregadores da Glovo devem ser considerados falsos autônomos, encerrando um processo judicial que determina que a empresa deve classificar seus entregadores como empregados, o que pode resultar em indenizações substanciais para os trabalhadores (UBIETO, 2021).

No Brasil, a qualificação do trabalho nas plataformas se baseia no modelo tradicional de subordinação jurídica, levando em consideração elementos como controle, sujeição, onerosidade, habitualidade e pessoalidade. As decisões judiciais muitas vezes valorizam a liberdade, autonomia e flexibilidade do trabalho nessas plataformas, enfatizando sua natureza inovadora e disruptiva. De acordo com um estudo realizado por Sidnei Machado (2022), foram identificados 6.586 processos judiciais contra empresas como Rappi, iFood, James, Uber e 99Táxi, principalmente nos setores de transporte de passageiros e entrega de mercadorias e comida. Analisando 485 dessas decisões, o estudo mostrou que a maioria (78,14%) rejeitou a qualificação como empregado, enquanto uma minoria (5,98%) reconheceu essa qualificação. Isso indica uma tendência de considerar essas relações como autônomas (MACHADO, 2022). Além disso, observa-se que a condição de empregado e a subordinação ao empregador não são demandas amplamente expressas pelos trabalhadores envolvidos. Na pesquisa realizada pelo GERME, um dos entrevistados afirmou: "Rapaz, a oportunidade eu não busco não, porque mesmo com tudo que eu te falei, ainda é um negócio que dá mais dinheiro do que procurar um emprego formal" (SOARES et al, 2023).

Em uma entrevista à Agência Pública (LEVY, 2023), membros da Aliança Nacional de Entregadores por Aplicativo (Anea) mencionaram uma proposta para implementar uma plataforma pública que centralize os dados das jornadas de trabalho dos entregadores de aplicativos. Essa iniciativa tem como objetivo garantir direitos fundamentais, como férias remuneradas, 13º salário e aposentadoria, sem comprometer a flexibilidade inerente a esse tipo de ocupação. A proposta consiste em um sistema em tempo real que registra cada login e logout do trabalhador em cada aplicativo, permitindo que o serviço seja realizado de forma alternada em várias empresas-plataformas e calculando os encargos trabalhistas correspondentes a cada atividade. Essa abordagem busca

assegurar direitos trabalhistas para os profissionais que atuam em múltiplas plataformas, como os entregadores de aplicativos. A plataforma pública proposta pela Anea representa uma solução para a proteção desses direitos, considerando a natureza fragmentada do trabalho e sua execução em diferentes aplicativos.

Em 2019, a França promulgou a Lei de Organização de Mobilidades (Loi d'orientation des Mobilités - LOM) para regular o trabalho nas plataformas digitais (FRANÇA, 2019). Essa legislação estabelece requisitos para as empresas de entrega por aplicativos, com o objetivo de oferecer benefícios e garantias aos entregadores, incluindo a opção de escolher um contrato de trabalho mais estável. A LOM também prevê a criação de um "conselho de trabalho", que permite aos entregadores se organizarem e negociarem com as empresas. Além disso, foi implementado um sistema de pontuação para as empresas de aplicativos, levando em consideração a qualidade do trabalho e o tratamento dispensado aos entregadores. No entanto, a implementação dessas regulamentações enfrentou desafios e críticas, pois alguns entregadores consideraram que suas preocupações não foram adequadamente abordadas. Em abril de 2023, as plataformas de entrega na França assinaram um acordo com grupos representativos de entregadores, garantindo um rendimento mínimo por hora e estabelecendo direitos como o direito de comunicar incidentes e contestar a desativação da conta. Esses acordos estabelecem um precedente no setor e são vistos como uma forma de garantir renda e proteção aos entregadores (BFM BUSINESS, 2023).

Nos últimos anos, o Brasil passou por mudanças significativas na legislação trabalhista que impactaram os direitos dos trabalhadores. A reforma trabalhista de 2017 introduziu flexibilizações em várias leis, permitindo a terceirização irrestrita, a criação do contrato intermitente e a limitação das indenizações por danos morais. Como resultado, a taxa de informalidade no mercado de trabalho brasileiro aumentou de 39,1% em 2016 para 41,1% em 2019, de acordo com a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2019a). Essa flexibilização encorajou os empregadores a substituir empregos formais por formas mais precárias de trabalho, como trabalho intermitente, terceirização e trabalho autônomo. O número de trabalhadores por conta própria também

aumentou, passando de 22,1 milhões em 2016 para 24,2 milhões em 2019, de acordo com a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) (IBGE, 2019b). Além disso, a taxa de desemprego também aumentou, indicando uma maior dificuldade dos trabalhadores em encontrar empregos formais. Os dados da Relação Anual de Informações Sociais - RAIS do Ministério do Trabalho e Emprego (BRASIL, 2019) também mostram uma queda no número de trabalhadores formais com carteira assinada, enquanto o número de trabalhadores sem carteira assinada e por conta própria aumentou no mesmo período.

Nesse modelo, os entregadores de aplicativos, não fortuitamente chamados de empreendedores, ficam à disposição da empresa, à espera da demanda, embora sejam remunerados apenas pelas atividades efetivamente realizadas, a exemplo dos entregadores de plataformas. Deste modo, estabelecer um salário mínimo para os trabalhadores de plataformas é um desafio, pois é difícil mensurar o tempo real de trabalho. Considerar apenas o tempo de entrega ignora as esperas, enquanto considerar o tempo de conexão pode não ser satisfatório, uma vez que os trabalhadores podem permanecer conectados sem necessariamente estar em atividade de trabalho. Além disso, muitos trabalhadores estão cadastrados em várias plataformas, tornando difícil estabelecer um limite efetivo para o tempo de trabalho.

A falta de responsabilidade das plataformas em relação à saúde e segurança dos trabalhadores, juntamente com a natureza fragmentada e isolada desse trabalho, torna complexa a atribuição de responsabilidade em casos de acidentes ou doenças profissionais. Nesse sentido, a construção de uma representatividade coletiva dos trabalhadores de plataforma surge como uma via possível de regulação, permitindo que suas demandas sejam consideradas e atendidas pelas plataformas.

4. CONCLUSÃO

O avanço das plataformas digitais e a expansão do trabalho em aplicativos trouxeram consigo uma série de desafios e problemas relacionados aos direitos trabalhistas e previdenciários dos entregadores de mercadorias que operam por aplicativos. Embora essas plataformas sejam frequentemente apresentadas como

uma forma de liberdade e flexibilidade, na prática elas transferem riscos e exercem um amplo controle sobre os trabalhadores. O uso de algoritmos para monitorar, atribuir tarefas, definir prazos, calcular remuneração e aplicar punições coloca os trabalhadores em uma posição de submissão às decisões automatizadas do sistema.

A precarização das condições de trabalho dos entregadores é evidente. A maioria atua como autônoma na chamada *gig economy*, sem vínculo empregatício, realizando jornadas extenuantes e enfrentando baixas remunerações. Muitos trabalham todos os dias da semana por mais de 10 horas/dia, fora dos limites legais de jornada e descanso. Além disso, a falta de cobertura de acidentes de trabalho e a exposição a condições climáticas desfavoráveis e áreas perigosas agravam ainda mais a situação.

Diante desse cenário, é fundamental repensar as relações de trabalho no contexto do capitalismo de plataforma. É necessário estabelecer regulamentações adequadas que protejam os direitos dos trabalhadores e garantam condições de trabalho justas e seguras, mais do que isso, é importante pensar em mecanismos para o desenvolvimento da consciência de classe entre os trabalhadores que operam via aplicativos.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila; ALMEIDA, Paula; AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana; FONSECA, Vanessa; KALIL, Renan; MACHADO, Sidnei. Condições de trabalho em empresas de plataforma digital: os entregadores por aplicativo durante a Covid-19. São Paulo: REMIR, 2020.

ALIANÇA BIKE. Perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo. 2019. Disponível em: https://aliancabike.org.br/wp-content/uploads/2020/04/relatorio_s2.pdf. Acesso em: 02 mai. 2023.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. IN: ANTUNES, R. (org.). Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. São Paulo: Boitempo, 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38901>. Acesso em: 25 de abril de 2023.

BENKLER, Yochai. La Richesse des réseaux: marchés et libertés à l'heure du partage social. Lyon, France: Presses universitaires de Lyon, 2009.

BFM BUSINESS. Un accord sur un revenu minimum a été signé pour les livreurs de plateformes en France. BFM BUSINESS, [S.I.], 20 abr. 2023. Disponível em: https://www.bfmtv.com/economie/economie-social/france/un-accord-sur-un-revenu-minimum-a-ete-signe-pour-les-livreurs-de-plateformes-en-france_AD-202304200607.html. Acesso em: 23 mai. 2023.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho. Relação Anual de Informações Sociais (RAIS). Brasília, DF. 2019.

BROWNE, Ryan. Uber loses a major employment rights case as the UK's top court rules its drivers are workers. CNBC. 19 de fevereiro de 2021. Disponível em: <https://www.cnbc.com/2021/02/19/uk-supreme-court-rules-uber-drivers-are-worker-s-not-contractors.html>. Acesso em: 24 jan. 2023.

CEBRAP – Centro Brasileiro de Análise e Planejamento. Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos. [Coordenação Victor Callil, Monise Fernandes Picanço]. -- 1. ed. -- São Paulo : Centro Brasileiro de Análise e Planejamento, Cebrap, 2023.

DE STEFANO, Valerio. Labour is not a technology – reasserting the declaration of philadelphia in times of platform-work and gig-economy. IUSLabor 2/2017. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/155003521.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2019.

FILGUEIRAS, Vitor; CAVALCANTE, Sávio. What has changed: a new Farewell to the Working Class?. Revista Brasileira de Ciências Sociais, v. 35, n. 102, p. 1-22, 2020.

FRANÇA. LEI n° 2019-1428 de 24 de dezembro de 2019. Dispõe sobre a orientação da mobilidade. Paris, França: Presidência da República Francesa, 2019. Disponível em: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574>. Acesso em: 20 maio 2023.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC), 2019a. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9171-pesquisa-nacional-por-a-mostra-de-domicilios-continua-mensal.html>. Acesso em: 30 jan. 2023.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), 2019b. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9127-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios.html>. Acesso em: 30 jan. 2023.

IPEA. Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. 10 de maio de 2022. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/2022/05/painel-da-gig-econom>

y-no-setor-de-transportes-do-brasil-quem-onde-quantos-e-quanto-ganham.
Acesso em 28 jan. 2023.

LÉVY, Pierre. A inteligência coletiva: por uma antropologia do ciberespaço. 8. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2011.

LEVY, Clarissa. O que querem os líderes dos entregadores por app: “Flexibilidade sim, direitos também”. Agência Pública. 2023. Disponível em: <https://apublica.org/2023/03/o-que-querem-os-lideres-dos-entregadores-por-app-fl exibibilidade-sim-direitos-tambem/>. Acesso em: 15 abr. 2023.

LOJKINE, Jean. A Revolução Informacional. 3. ed. São Paulo: Cortez, 1995.

MACHADO, Sidnei. Direitos. In: MACHADO, Sidnei, ZANONI, Alexandre (org.). O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos [meio eletrônico]. UFPR - Clínica Direito do Trabalho: Curitiba, 2022.

MÉSZÁROS, István. A crise estrutural do capital. São Paulo: Boitempo, 2009.

MÖHLMANN, M.; ZALMANSON, L. 2017. Hands on the wheel: Navigating algorithmic management and Uber’s autonomy. Ata da Conferência Internacional sobre sistemas de informação (ICIS 2017), Seul, 10–13 dez.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO - OIT. World employment and social outlook 2015: The changing nature of jobs. Genebra: ILO, 2015. Disponível em:

https://www.ilo.org/global/research/global-reports/weso/2015-changing-nature-of-j obs/WCMS_368626/lang--en/index.htm. Acesso em: 20 abr. 2023

RIFKIN, J. The Zero Marginal Cost Society: The Internet Things, the Collaborative Commons, and the Eclipse of Capitalism. Palgrave MacMillan, 2014.

ROSENBLAT, Alex. Uberland: how algorithms are rewriting the rules of work. Oakland: University of California Press, 2018.

SHEAD, Sam. Deliveroo shares surge after a UK court rules its couriers are self-employed. CNBC, 24 de junho de 2021. Disponível em: <https://www.cnbc.com/2021/06/24/deliveroo-stock-surges-after-court-rules-riders-a re-self-employed.html>. Acesso em: 24 jan. 2023.

SOARES, Danielle; SERRA JUNIOR, Gentil. O fetichismo tecnológico e as relações de trabalho no capitalismo de plataforma. In: SOARES, Danielle; SILVA, José; MADEIRA, Webson (organizadores). O desenvolvimento socioeconômico e os desafios da atual conjuntura – Curitiba: CRV, 2022. – Coedição: São Luís, MA: EDUFMA, 2022. p. 95-110.

STANDING, Guy. O precarizado: a nova classe perigosa. Tradução: Cristina Antunes. 1. ed. reimp. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.

UBIETO, Gabriel. El Tribunal Supremo declara falsos autónomos a los 'riders' que trabajan para Glovo. Barcelona. 11 de agosto de 2021. Disponible em: <https://www.levante-emv.com/economia/2021/08/11/tribunal-supremo-declara-falsos-autonomos-56140977.html>. Acesso em: 25 jan. 2023.