

Data de Aprovação: 17/12/2024

SOCIEDADE DO CANSAÇO E MERCADO DE TRABALHO: O EQUILÍBRIO ENTRE A JORNADA E O LAZER NO CONTEXTO DOS TRABALHADORES POR APLICATIVO

Autor¹: Stanley Lima Costa

Autor²: Everton da Silva Rocha

RESUMO

O século XXI é marcado pelo mundo globalizado e pelo evidente progresso tecnológico, atuando em conjunto no progresso comunicacional e facilitador de diversas áreas de conhecimento. O mundo globalizado trouxe mudanças significativas ao mercado de trabalho. A atividade produtiva passa a depender de conhecimentos, e o trabalhador deverá ser um sujeito criativo, crítico e pensante, preparado para agir e se adaptar rapidamente às mudanças dessa nova sociedade. Entretanto, jornada de trabalho e lazer demonstram serem temas distantes na sociedade contemporânea capitalista, fortemente marcada pela competitividade e busca pelo melhor resultado. Em observância às principais ideias do autor sul-coreano Byung-Chul Han, em sua obra *Sociedade do Cansaço*, justamente com a análise do Projeto de Lei Complementar 12/2024, pretende-se esclarecer as principais dificuldades enfrentadas pelos motoristas de aplicativo.

Palavras-Chave: TRABALHO. LAZER. PSICOLÓGICO.

SOCIETY OF FATIGUE AND LABOR MARKET: THE BALANCE BETWEEN WORKING HOURS AND LEISURE

ABSTRACT

The 21st century is marked by a globalized world and evidente technological

¹Discente em Direito no Centro Universitário do Rio Grande do Norte -UNI-RN. Email: 2022a031864@unirn.edu.br

²Docente do curso de Direito no Centro Universitário do Rio Grande do Norte – UNI-RN. Email: evertonrocha@unirn.edu.br.

progress, acting together in the communicational progress and facilitation of several areas of knowledge. The globalized world has brought significant changes to the job market. Productive activity now depends on knowledge, and the worker must be a creative, critical and thinking individual, prepared to act and adapt quickly to the changes of this new society. However, work and leisure time prove to be distant themes in contemporary capitalist society, strongly marked by competitiveness and the search for the best result. In observance of the main ideas of the South Korean author Byung-Chul Han, in his work *The Society of Fatigue*, precisely with the analysis of Complementary Bill 12/2024, the aim is to clarify the main difficulties faced by app drivers.

1 INTRODUÇÃO

O século XXI é marcado pelo mundo globalizado e pelo evidente progresso tecnológico, atuando em conjunto no progresso comunicacional e facilitador de diversas áreas de conhecimento. O mundo globalizado trouxe mudanças significativas ao mercado de trabalho. A atividade produtiva passa a depender de conhecimentos, e o trabalhador deverá ser um sujeito criativo, crítico e pensante, preparado para agir e se adaptar rapidamente às mudanças dessa nova sociedade. Entretanto, jornada de trabalho e lazer demonstram serem temas distantes na sociedade contemporânea capitalista, fortemente marcada pela competitividade e busca pelo melhor resultado. Ademais, é notório que o capitalismo, marco da Revolução Industrial, trouxe significativo desenvolvimento tecnológico, responsável por novas formas de produção. No entanto, somadas as realidades da degradação ambiental, a doenças dos trabalhadores, bem como todos os desenvolvimentos produtivos, os trabalhadores e os empregadores viram-se obrigados a pensar na questão social que envolve a relação de trabalho, o saber, e a dignidade da pessoa humana. Na contemporaneidade, com o advento da Consolidação das Leis de Trabalho (CLT), o trabalhador passou a ser reconhecido como a parte hipossuficiente no vínculo laboral e, em virtude disso, merecedor de proteção jurídica. O Direito Ambiental preocupa-se

em assegurar que as condições onde serão desenvolvidas as atividades laborativas seja equilibrado, garantindo que o trabalhador atinja qualidade de vida social no local onde passa a maior parte do seu dia.

A partir da segunda metade do século XX, com o advento da internet e da possibilidade de conexão móvel, as Tecnologias de Informação e Comunicação (TCI) tem contribuído para profundas mudanças sociais e econômicas. Dessa forma, a celeridade de suas novas descobertas e aplicações contribuem para construir um ambiente em que as relações de trabalho se reconfiguram como reflexo da rápida transformação do modelo de acumulação capitalista no início do século XXI.

O fenômeno social da Uberização vem provocando profundas transformações no mundo do trabalho, não apenas entre motoristas de transportes de passageiros ou entregas, mas também nas mais diversas formas de serviços prestados por aplicativos via internet. Assim, milhões de indivíduos em todo o mundo tem buscado, através de plataformas de serviços digitais, uma nova alternativa de gerar renda, seja como sua principal atividade, seja como complementação de outra fonte de remuneração. O segmento de transporte privado de passageiros por aplicativo foi um dos pioneiros em gerir esse modelo de negócio e a empresa Uber uma das expoentes do mercado mundial, mas ainda possui uma série de adversidades a serem resolvidas, no que tange aos direitos de seus colaboradores.

Em 04 março de 2024, foi anunciado pelo governo federal o Projeto de Lei Complementar (PLP) 12/2024, que regulamenta e estabelece um piso de remuneração mínima à profissão de motoristas que atuam no transporte de passageiros em aplicativos como Uber e 99. Dentre os benefícios do projeto, estão a criação da categoria de “trabalhador autônomo por plataforma”, criação de sindicato para a categoria, o cumprimento de oito horas diárias não poderá receber menos que um salário mínimo, dentre outros. Entretanto, apesar de seus benefícios fundamentais, o projeto de lei ainda gera controvérsias, tais como a perda de autonomia, o estabelecimento de pagamento mínimo por hora não cobriria todas as despesas com o automóvel, dentre outros, sendo necessário uma análise aprofundada sobre este projeto.

Nesse contexto, em sua obra *Sociedade do Cansaço*, o filósofo sul-coreano Byung-Chul Han parte de uma constatação comum para o problema da valorização de indivíduos inquietos e hiperrativos que se arrastam no cotidiano produtivo,

realizando múltiplas tarefas e, com isso, ocasionando no sofrimento psíquico. Assim, com as preocupações sendo compreendidas como desvios neuroquímicos, para o filósofo, o atual contexto se configura como uma “violência neuronal”. Além disso, suas teses compreendem os aspectos fisiológicos do sistema nervoso: distúrbios como Síndrome de Bournout, Transtorno de Déficit de Atenção Hiperativa (TDAH) e depressão são compreendidos pelo autor em sua relação com o modus operandi capitalista contemporâneo.

A natureza exigente do trabalho de motorista de Uber, com longas horas e pressão para manter boas avaliações, pode levar ao esgotamento físico e mental. Nesse segmento, versa-se sobre a importância de seu equilíbrio com atividades de lazer. Assim, este é essencial para o bem-estar, em virtude de proporcionar momentos de relaxamento, diversão e prazer. Ao ser reservado uma fração de tempo para as atividades de entretenimento, tais como hobbies, passeios ao ar livre ou coisas mais simples como assistir a um filme, o corpo e mente encontram um refúgio do estresse diário, essenciais para “recarregar as baterias” e manter um estado mental equilibrado.

A saúde mental é tão importante quanto a saúde física, e o lazer desempenha um papel significativo nesse aspecto. Segundo estudos médicos, quando um indivíduo se empenha em atividades de lazer, libera-se endorfinas como “hormônios do prazer” com função de reduzir a ansiedade, a depressão e promover uma sensação de bem estar. Além disso, o lazer permite exercitar a criatividade, aliviar a tensão emocional e fortalecer relações interpessoais, contribuindo para a saúde mental saudável (CERÂMICA, Club).

Portanto, mediante o exposto, para alcançar um estilo de vida mais saudável, é fundamental buscar um equilíbrio entre o meio ambiente de trabalho e o lazer. Em diversas vezes, o indivíduo tende em envolver-se tanto com as responsabilidades diárias que, por consequência disso, acabam por negligenciar os momentos de lazer e de autocuidado. Por conseguinte, é válido salientar que a dedicação de tempo ao lazer não é um luxo, mas uma necessidade para preservar o bem-estar do indivíduo.

2 METODOLOGIA

No presente projeto, a metodologia utilizada será a hipotético dedutiva, combinando o raciocínio dedutivo e a formulação de hipóteses mediante a análise da obra *Sociedade do Cansaço*, de Byung-Chul Han, tais como as doenças neurológicas, a ideologia positivista e a mudança da alteridade, demonstrando suas consequências no contexto social contemporâneo. Ademais, também serão utilizadas pesquisa bibliográficas e fundamentação teórica baseada no pensamento e análise da obra, além de uma análise técnica e aprofundada da PLP 12/2024. Dessa forma, utilizando-se das principais ideias do autor sul-coreano e compará-las com o atual fenômeno da uberização, pretende-se expor resultados satisfatórios para a promover a construção do conhecimento.

3 DESENVOLVIMENTO

3.1 DA REVOLUÇÃO INDUSTRIAL À “UBERIZAÇÃO”

A ascensão da produção mecanizada e das unidades industriais teve um papel fundamental no avanço econômico mundial, além de revolucionar as relações trabalhistas no mundo moderno. A princípio, esse processo teve seu início em tempos distintos nos diversos países do globo. Enquanto países, atualmente considerados desenvolvidos, tiveram suas raízes no século XVII, nas nações emergentes, seu início pode ser considerado bastante tardio, como no território brasileiro, na qual seus primeiros indícios datam do século XIX.

A marcha de desenvolvimento da industrialização brasileira teve como principal capital proveniente o advindo do setor primário da economia, dentre eles, a produção cafeeicultora. Além disso, outro seguimento característico da industrialização brasileira ocorreu com a substituição das importações durante a Era Vargas, priorizando a implantação de indústrias estatais para atuarem em setores estratégicos, especialmente na área de bens de produção e de infraestrutura.

Dessarte, em meados de 1950, pós Era Vargas, a atuação capital estatal se deu junto do capital estrangeiro mediante a entrada de montadoras em território brasileiro. Dessa maneira, a presença de firmas estrangeiras e do capital internacional, em sua amplitude, teve seu marco ao longo do século XX, apresentando

um acelerado desenvolvimento tecnológico em diversos setores, com fins econômicos ou não, ao redor do Brasil.

Nesse cenário, está inserido a Revolução Digital, também conhecida como a Terceira Revolução Industrial, marcada pelas constantes inovações tecnológicas, agilidade no compartilhamento de informações e novas ferramentas para resolução de problemas. Tendo seu início na década de 50, esta era marca o surgimento dos primeiros computadores, à época, utilizados por organizações e forças militares, com a ascensão para a indústria do entretenimento a partir da década de 80, estimulando a criação de múltiplos empregos, como na criação de hardwares para desenvolvimento de videogames e programas avançadas, e do uso de recursos digitais pelos negócios.

No século XXI, houve uma expressiva evolução do ramo tecnológico, marcado pelo desenvolvimento de aparelhos celulares, televisões e computadores mais aprimorados, além de terem se tornado muito mais acessível para a maior parte da população. Ademais, o constante avanço tecnológico revolucionou empresas de diversos setores e, conseqüentemente, o mercado de trabalho, em virtude de poder usufruir de ferramentas que trazem mais eficiência e produtividade, além de fornecer segurança e sigilo no armazenamento de dados.

No atual contexto tecnológico, a fundação de uma empresa deixou de estar limitada pelo espaço físico, obtendo a possibilidade de estabelecer uma rede de negócios no meio ambiente virtual, como a empresa de viagens Uber. Nesse cenário, focada inicialmente em serviços com carros de luxo, a firma expandiu rapidamente o portfólio de produtos e sua presença ao redor do mundo, com o objetivo de “aproximar pessoas e revolucionar o modo de se movimentar nas cidades”, seja para realizar uma viagem de carro ou compras em um supermercado. No Brasil, a empresa iniciou suas operações em 2014, estabelecendo um novo ecossistema econômico no país, com impactos tanto na mobilidade das cidades quanto no mercado de trabalho ao trazer uma maneira flexível de geração de renda para diversas pessoas.

Com o estabelecimento da empresa no país, surge o fenômeno da “uberização do trabalho”. Assim, refere-se às regulações estatais e ao papel ativo do Estado na eliminação de direitos, de mediações e controles publicamente constituídos, tendo por resultado a flexibilização do trabalho a partir da eliminação de mecanismos legais à exploração do trabalho, com a legitimação, legalização e

banalização da transferência de custos e riscos ao trabalhador. Nesse segmento, ela se conecta ao direito como um campo em movimento, de disputas permanentes em torno das regulações que materializam os conflitos, as assimetrias e desigualdades. Além disso, na relação entre a inovação tecnológica e o papel do Estado, a uberização também se refere aos desafios nacionais ante os espaços transnacionais inseridos no mundo cibernético trabalhista.

As reorganizações no mundo trabalhista nas últimas décadas deixaram em evidência a possibilidade de dispersar o trabalho sem a perda do seu controle, em virtude da transferência de riscos e custos das empresas soberanas para as empresas e os trabalhadores a elas subordinados. Assim, com a atual flexibilização do trabalho por parte das empresas-aplicativo, observa-se uma crescente eliminação de proteções ao trabalhador, especialmente com relação a ausência de regulamentações públicas sobre as determinações do limite da jornada de trabalho, sobre a remuneração por metas e produtos, além dos riscos e custos na atuação da função como motorista de aplicativo.

3.2 A MODERNIDADE NA VISÃO DE BYUNG-CHUL HAN

O sociólogo sul-coreano Byung-Chul Han consegue traduzir os dilemas do mundo contemporâneo, fornecendo luz em fatos negativos, mas que por muitos são vistos com bons olhos: ser bom em tudo, sempre dar conta, tendo vida social e sucesso profissional, além de destacar a aversão social ao descanso e o uso excessivo de medicamentos para manter-se ativo, produtivo e feliz.

A princípio, o autor aborda termos do campo da imunologia para explicar as formas de pensar, no passado, sobre “tudo aquilo que era diferente e pudesse significar uma ameaça” ao indivíduo, mas que na modernidade não é mais reconhecido como ameaça, em virtude da perda da alteridade. Assim, o conceito da alteridade, que pode ser definida como a “qualidade ou estado do que é o outro”, é apresentado juntamente com a positividade e negatividade para desenvolver o contexto da sociedade contemporânea e sua problemática, com o fito de apresentar ao leitor que a positividade excessiva gera uma forma de violência sistêmica.

Ademais, em sua obra, faz-se uma analogia da contemporaneidade, enfocando na superação da era bacteriológica mediante a descoberta dos antibióticos,

bem como a atual predominância de doenças neuronais, como a depressão e a ansiedade, no início do século XXI. Desse modo, Han destaca a transição pela qual a sociedade atravessou, adentrando em uma era caracterizada pelas referidas enfermidades neuronais, decorrentes do excesso de positividade que permeia a sociedade. Com isso, o período moderno se destaca em contraste com a era anterior, marcada pelo antagonismo de fatores como interno e externo, amigo e inimigo, nos quais se baseavam as dinâmicas sociais.

O mundo organizado imunologicamente possui uma topologia específica. É marcada por barreiras, passagens e soleiras, por cercas, trincheiras e muros. Essas impedem o processo de troca e intercâmbio. A promiscuidade geral que hoje em dia toma conta de todos os âmbitos da vida, e a falta da alteridade imunologicamente ativa, condicionam-se mutuamente. Também a hibridação, que domina não apenas o atual discurso teórico-cultural, mas também o sentimento que se tem hoje em dia da vida, é diametralmente contrária precisamente à imunização. (Han, 2015, p.9).

Nesse segmento, ao trazer a abordagem de Han para o atual fenômeno da uberização, esses trabalhadores são constantemente pressionados a maximizar sua produtividade, aceitando o maior número possível de corridas, realizar um bom atendimento para seus clientes e manter altas avaliações, além de trabalhar por horários extensos para garantir um fluxo constante de trabalho e de renda. Dessa maneira, essa busca intensa pelo melhor desempenho, ocasiona em descuidos físicos e psicológicos, variando a grandes exposições à trechos perigosos, influenciado pela grande insegurança das vias urbanas, além de situações de estresse em virtude de estarem constantemente em serviço, com poucos momentos para descansar durante o dia.

Por conseguinte, ocasionado pelo avanço tecnológico, a sociedade se modificou como um todo. Assim, observa-se o conceito da “sociedade disciplinar”, trazida à tona pelo então filósofo francês Michel Foucault, explorada por Han em sua obra, na qual descreve uma sociedade baseada na vigilância, controle e normalização, impondo limites e restrições aos indivíduos. Entretanto, na era moderna, o modelo de sociedade discutida por Foucault não é mais predominante, visto que as pessoas se tornaram “empresários de si mesmos”

A sociedade do século XXI não é mais a sociedade disciplinar, mas uma sociedade de desempenho. Também seus habitantes não se chamam mais

“sujeitos da obediência”, mas sujeitos de desempenho e produção. São empresários de si mesmos (Han, 2010, p. 8).

Nesse contexto, analogamente aos trabalhadores de aplicativos, esse hiperativismo da autossuperação e da realização individual tem por consequência um sentimento de fracasso constante, em virtude das expectativas serem cada vez mais elevadas, levando esses trabalhadores a se sobrecarregarem. Com isso, ocorre a mercantilização da vida, com os motoristas vendendo seu tempo e energia de forma direta, muitas vezes se autoexplorando ao trabalhar excessivamente para atingir metas financeiras.

Além disso, Han discute como a tecnologia, em vez de aliviar a sensação de cansaço, muitas das vezes o intensifica, ao criar uma sensação de constante conexão e exigência de estar sempre disponível e atento a qualquer notificação. Em primeiro lugar, o autor diz que “a demasiada positividade se manifesta também como excesso de estímulos, informações e impulsos”, mostrando motivação e normalidade, no entanto, com isso, se desdobra a estrutura e economia da atenção. Assim, Han defende que a realização de multitarefas (multitasking) não representaria uma progressão, mas um retrocesso civilizatório, pois essa técnica está diretamente ligada a animais em estado selvagem.

Um animal ocupado no exercício de mastigação de sua comida tem de ocupar-se ao mesmo tempo também de outras atividades. Deve cuidar para que, ao comer, ele próprio não acabe comido. Ao mesmo tempo tem que vigiar sua prole e manter o olho em seu(sua) parceiro(a). Na vida selvagem, o animal está obrigado a dividir sua atenção em diversas atividades. (Han, 2015, p. 18).

Assim, analogamente a essa análise, os motoristas de Uber dependem de aplicativos para acessar trabalho e estão constantemente conectados a essas plataformas. Desarte, essa conectividade contínua ocasiona a sensação de nunca poder desligar completamente, frequentemente trabalhando acima de doze horas por dia, decorrendo no cansaço extremo, impactando a saúde física e mental dos motoristas de aplicativo e aumentando o risco de acidentes de trânsito.

3.3 PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR 12/2024

Com o objetivo de prestar auxílio digno a esses trabalhadores, em março de 2024, foi anunciado pelo governo federal o Projeto de Lei Complementar (PLP) 12/2024, que regulamenta e estabelece um piso de remuneração mínima à profissão de motoristas que atuam no transporte de passageiros por aplicativo, como o Uber e a 99. Dentre os itens propostos, estão a criação da categoria de “trabalhador autônomo por plataforma”, lhes sendo facultados a escolha dos dias, horários e períodos em que estará conectado ao aplicativo. Além disso, também dispõe sobre a criação de sindicato de categoria, dentre outros.

Nesse segmento, tal iniciativa teve por inspiração os países desenvolvidos, como a Espanha, a França e os Estados Unidos, os quais, como forma de acompanhar as transformações digitais no mundo trabalhista, implementaram legislações que lhes garantissem os devidos direitos para estes trabalhadores. Assim, em 2021, o governo espanhol, sindicatos e empregadores decidiram introduzir na legislação trabalhista a “Ley Rider”, na qual os empregadores em domicílio de plataformas, tais como a Deliveroo e a Uber Eats, sejam considerados assalariados e tendo direito a todas as proteções previstas em sua legislação, sendo este o primeiro país da União Europeia a legislar sobre esta questão. Além disso, o texto legislativo se destaca no que tange a transparência por parte das plataformas, tendo o ônus de informar aos sindicatos quanto as regras e algoritmos regidos por elas com o fito de minimizar riscos as condições de trabalho.

Todavia, apesar de aspirar uma maior assistência aos trabalhadores autônomos, o projeto de lei enfrenta controvérsias por parte do próprio público alvo. O pressuposto da PL 12/2024 é o não reconhecimento do vínculo trabalhista entre a empresa-aplicativo e os seus trabalhadores, tratando os litígios a partir do “princípio de livre negociação” entre a Uber e os motoristas, reconhecidos como “autônomos”. Além disso, a criação dessa subcategoria reclinava em risco as atuais garantias trabalhistas, como a integridade do salário-mínimo.

Dentre as principais críticas ao projeto de lei, a mais expressiva está na limitação de seu alcance aos “condutores de veículos de quatro rodas”, excluindo completamente a esfera condutora de motocicletas. Assim, conforme os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), divulgados pelo Instituto

Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2022, o Brasil possuía 1,5 milhão de pessoas trabalhando por meio das plataformas digitais e aplicativos de serviço, na qual 39,5% eram trabalhadores de aplicativo de entrega de comida, sendo essa categoria dominada por condutores de motocicleta, em virtude da versatilidade de entrega. Impulsionadas por plataformas como o iFood, este tipo de serviço se tornou uma parte fundamental da rotina de diversas pessoas, apresentando um crescimento expressivo no período pós-pandemia.

Os motoboys, protagonistas nesse cenário, desempenham um papel crucial ao garantir a celeridade e eficiência de entrega dos pedidos solicitados pelos clientes. No entanto, por não se tratar de uma relação harmoniosa, esses trabalhadores enfrentam uma série de desafios ao exercerem suas profissões. Assim, circunstâncias como a baixa remuneração, pressão por mais celeridade nas entregas, falta de benefícios e proteções trabalhistas, dentre outros, são adversidades comuns enfrentadas regularmente, nas quais comprometem com a integridade física e mental desses trabalhadores, sujeitos a situações de estresse constante e riscos de sinistros, sendo estes evidentemente mais críticos na condução de motocicletas.

A frota de veículos cresce a cada dia, assim como o número de pessoas envolvidas no trânsito. Esse e diversos outros fatores contribuem para o aumento de acidentes graves nas vias urbanas e rodovias. Nesse contexto, os motociclistas são as maiores vítimas no trânsito. Em consonância com estudo realizado pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), o país registrou mais de um milhão de acidentes de trânsito em 2022, na qual teve por resultado 33,8 mil mortes, uma média de 92 óbitos diários. Nesse segmento, Ricardo Hegele, vice-presidente da Abramet, destaca a precarização desses trabalhadores como a principal responsável pelo aumento de sinistros, agravados pela ausência de programas efetivos de educação, fiscalização e punição. Dessa forma, observando-se a importância desses trabalhadores, adicionadas suas condições precárias de serviço, não assiste razão para a sua exclusão dessa categoria no projeto de lei em fomento.

Ademais, vale salientar que entre as características fundamentais para esse tipo de atividade laboral são os mecanismos de controle regidos pelo gerenciamento algorítmico. Nesse contexto, de acordo com o parágrafo único do Art. 14, a empresa

seria obrigada a fornecer dados e informações ao Ministério da Fazenda e ao Ministério do Trabalho e Emprego, com relação as corridas realizadas pelos condutores para fins de cálculo de convênio. Todavia, é incorreto afirmar que o meio de produção da empresa-aplicativo seria o veículo utilizado durante as atividades. Sendo uma plataforma digital, sua principal matéria-prima são os dados, os quais são monopolizados, extraídos e analisados de forma distante do conhecimento do trabalhador. Dessa maneira, quando bloqueado de forma arbitrária, este trabalhador padece entre os diversos mecanismos de controle e organização do trabalho pela plataforma digital.

Segundo dados coletados pela 55content, plataforma virtual com foco em divulgação de informações sobre o funcionamento das empresas aplicativo, ao longo de 2024, diversos motoristas relataram terem sido bloqueados sem justificativas plausíveis, enquanto as plataformas alegam seguir políticas de segurança e qualidade do serviço. Em relato exposto por Daniel Nogueira, motorista de aplicativo da Uber, este teve sua conta bloqueada em virtude de reclamação do cliente, na qual dizia que “o carro cadastrado era diferente do utilizado na estrada, sem apresentar provas concretas”, além de lhe ser negado o direito ao contraditório.

Emiliano Pogliа Morales, motorista de aplicativo do município de Balneário Camboriú, do estado de Santa Catarina, também enfrentou uma situação adversa com o bloqueio pelos aplicativos. Assim, apesar de possuir uma avaliação considerada alta, cerca de 4.98, o trabalhador frequentemente cancelava viagens mais baratas com o fito de lhe proporcionar mais lucro, tendo por consequência sua baixa taxa de aceitação e ocasionando seu bloqueio na plataforma. Com isso, demonstra-se um contexto bastante irrisório para ocasionar um bloqueio por parte da empresa-aplicativo.

A solução quanto a temática revela-se bastante complexa. Assim, como confirma a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), ao mesmo tempo em que prevê os princípios da transparência e prestação de contas, também assegura, em diversos artigos, a proteção do segredo de negócios. Trata-se, portanto, de uma das mais importantes e complexas relações de compromisso da LGPD, reforçada pelo próprio princípio de ser expressamente conformado pelo segredo comercial e industrial. Com

efeito, o art. 6º, VI da LGPD define como “garantia, aos titulares, de informações claras, precisas e facilmente acessíveis sobre a realização do tratamento e respectivos agentes de tratamento, observados os segredos comercial e industrial”.

Nesse contexto, a busca pela transparência algorítmica encontra um relevante obstáculo de natureza técnica, em virtude da possibilidade das decisões algorítmicas decorrerem de diversos e múltiplos passos ou processos que, no seu conjunto, podem ser extremamente complexos e ininteligíveis, sendo potencializada com a utilização de inteligências artificiais de aprendizagem e de outras técnicas, como redes neurais, programa de aprendizagem capaz de tomar decisões de maneira semelhante ao funcionamento do cérebro humano. Além disso, as empresas-aplicativo defendem a transparência algorítmica, porém de maneira limitada, tendo em vista a necessidade de sigilo comercial e industrial prevista na LGPD.

Dessa maneira, ressalta-se a importância do critério de inteligibilidade, na qual os aspectos principais e a lógica matemática, especialmente os critérios de decisão, precisam ser esclarecidos por um dispositivo mais rigoroso na lei em discussão. Com isso, seria possível preservar inclusive o segredo de empresa, tendo em vista não revelar inteiramente o código, mas apenas os aspectos mais relevantes da decisão algorítmica, os quais seriam convertidos da linguagem matemática para a linguagem natural, de modo a evitar discriminações e garantir maior equidade nas oportunidades de trabalho.

Em observância ao Art. 3, parágrafo 3 do Projeto de Lei, os motoristas de aplicativo “serão representados por sindicato que abranja a respectiva categoria profissional”, sendo a estes delegados a responsabilidade nas negociações e convenções coletivos. Entretanto, conforme afirma Eduardo Lima de Souza, presidente da Associação dos Motoristas de Aplicativo de São Paulo (Amasp), o projeto foi discutido sem a participação direta dos próprios trabalhadores ou de suas associações, não lhes sendo questionados sobre suas necessidades e desejos. Além disso, os trabalhadores por aplicativo não se sentem devidamente representados pelos sindicatos selecionados para mediar sobre a regulamentação.

Conforme entrevista realizada com Marlon Luz, vereador do município de São Paulo e representante dessa classe trabalhadora, a crítica a representatividade

sindical se deve pela ausência de benefícios significativos desde sua formação em 2018, além do distanciamento por parte dos sindicatos com esses trabalhadores. Assim, tendo em vista tratar-se de uma plataforma com grande diversidade etária, a falta de oportunidades para a oitiva dos trabalhadores quanto suas opiniões agrava o estabelecimento de consensos.

Analisa-se o parágrafo 2 do mesmo artigo, “o período máximo de conexão do trabalhador não poderá ultrapassar doze horas diárias”. Contradizendo o disposto no Art. 7º da Constituição Federal de 1988, a “PL dos Uber” autoriza um regime de trabalho que, ao ser observado de maneira minuciosa, poderá exceder em muito as doze horas diárias de trabalho. Assim, é necessário observar o disposto no Art.9º., parágrafo 2º.: “devendo ser contabilizado (...) somente o período entre a aceitação da viagem pelo trabalhador e a chegada do usuário ao destino”. O presente parágrafo apresenta uma falha grave, tendo em vista que, ao iniciar seu “expediente de trabalho”, o motorista estaria a maior parte do tempo ocioso à vista do regulamento, ao desconsiderar o tempo de espera por novas solicitações de corrida e de deslocamento para o local solicitado. Dessa maneira, esses trabalhadores exerceriam sua respectiva função em horários bastante superiores ao disposto na lei.

Em análise ao mesmo item, este estabelece, como remuneração mínima, o valor horário de R\$ 32,10 (trinta e dois reais e dez centavos). Nesse contexto, se aprovado, estipulará o nascimento de um segundo salário-mínimo da “PLP dos Ubers”, estando esse valor muito abaixo do rendimento mínimo estabelecido pela CLT. Além disso, a depender de uma série de variáveis, bastante comuns em plataformas digitais, acarretará em não suprir as despesas dos motoristas por aplicativo. Dessarte, a presente lei poderá, também, acarretar em brechas para que as empresas reduzam os valores repassados aos motoristas pelas corridas, seguindo o parâmetro de valor mínimo do texto legislativo em pauta.

Em conformidade a isso, David Deccache, renomado doutor em Economia, realizou observações importantes quando ao item em questão. Segundo o projeto, o valor foi pensado para dois quesitos principais: R\$ 24,07 (vinte e quatro reais e sete centavos) para cobrir gastos com a internet do celular, combustível, manutenção do veículo, seguro e impostos, enquanto os R\$ 8,03 (oito reais e três centavos) como

retribuição pelos serviços prestados, o equivalente ao salário-mínimo por hora na lei brasileira. Consoante Decchache, ao supor que 30% da jornada de trabalho do motorista seja aguardando por corridas, realizado manutenções no veículo, dentre outros, o “salário-mínimo” dos “autônomos” seria 30% mais baixo do que o vigente em lei pela CLT, tendo por consequência uma considerável perda de lucros por parte desses trabalhadores.

Ademais, atenta-se ao disposto em seu Art. 10, no qual trata sobre o enquadramento previdenciário. Nesse contexto, se faz necessário salientar que, desde 2019, os motoristas de aplicativo podem optar por se formalizar como Micro Empreendedor Individual (MEI) e ter acesso à aposentadoria, auxílio-doença, dentre outros benefícios. Em reunião realizada em maio de 2024, cujo evento contou, enfim, com a participação de representantes escolhidos por esses trabalhadores, reafirmaram sua preferência pelo MEI. Conforme a argumentação de Decchache, atualmente, como MEI, esses trabalhadores pagam 5% em alíquotas e garantem acesso ao mesmo sistema. Com a aprovação do projeto em questão, ocasionaria em mera elevação dessa alíquota para o percentual de 7,5%, adicionada a contribuição de 20% da empresa-aplicativo, somam-se 27,5% de contribuição a partir do ganho líquido.

Entretanto, ao considerar o poder de mercado da Uber, o acesso a informações em tempo real a partir de seu algoritmo e a possibilidade de reduzir a remuneração por, atualmente, pagar acima do piso disposto na PLP 12/2024, promoveria o repasse do valor parcial ou total de seu valor de contribuição aos motoristas e passageiros, a depender das condições de mercado. Dessa maneira, conforme supramencionado, tendo em vista remunerações irrisórias, somados ao constante aumento da inflação no Brasil, os motoristas de aplicativo estariam apenas pagando para trabalhar. Para mais, as mudanças propostas podem gerar possíveis impactos futuros, tais como a desistência de trabalhadores em virtude das novas obrigações de contribuição, exigindo custos adicionais e tornando-se inviável para uma aposentadoria digna.

Além de aspectos salariais e previdenciários, a segurança no trabalho para os motoristas de aplicativo é um tema de fundamental importância, porém ausente no dispositivo legal. Assim, conforme análises realizadas pela 55content, os melhores

horários para obter um alto rendimento são durante a madrugada, entre a meia-noite e as três horas da manhã nos fins de semana, tendo em vista a alta demanda de pessoas se deslocando para eventos sociais como festas e baladas. Além disso, o deslocamento de pessoas em regiões de risco, seja em estradas precárias ou áreas de domínio de facções criminosas, são relativamente comuns.

Entretanto, ao se submeter a esse tipo de serviço, os motoristas encontram-se em situação de vulnerabilidade absoluta, com risco de ocorrência de sinistros ou, em situações indesejáveis, vítimas de ações criminosas em sua integridade ou pertences. Dessa maneira, a omissão legislativa no que tange a segurança dos trabalhadores é inquestionável, inexistindo previsões claras de proteção como o seguro contra acidentes ou de iniciativas de segurança digital, como o suporte psicológico em situações de estresse.

Além disso, percebe-se na PLP 12/2024 a omissão sob o público feminino. Conforme ressalta a pesquisa do IBGE de 2022, de 1,5 milhão de pessoas exercendo funções para as empresas-aplicativo, cerca de 81,3% era ocupada por homens. Nessa conjuntura, conforme Gustavo Geaquinto, analista da pesquisa, isso se deve em razão da maior parte dos trabalhadores por aplicativo serem condutores de automóveis e motocicletas, ocupações majoritariamente masculinas.

Todavia, este cenário está se modificando em um ritmo acelerado. Conforme Gabryella Corrêa, desenvolvedora do aplicativo Lady Driver, cujo trabalhadores compõem-se exclusivamente de mulheres, “a participação feminina cresce a cada ano no setor, seja empreendendo, seja pela falta de oportunidades de trabalho” (SOU CATARINA, 2023). Isso se torna ainda mais notório ao observar a facilidade em tornar suas agendas e horários mais flexíveis, tendo em vista a necessidade de conciliarem o trabalho com seus afazeres domésticos, como cuidados com a casa, filhos e cônjuge, além de proporcionar um complemento em sua renda.

Outrossim, vale observar outra problemática enfrentada pelo público feminino nessa profissão. Em conformidade com a pesquisa realizada pela Fundação Getúlio Vargas, publicada em 2019, diversas motoristas femininas relatam não exercerem suas atividades a noite e virtude da insegurança, tendo por consequência a impossibilidade de jornadas mais extensas, somadas a necessidade de retorno ao

domicílio para cuidar das atividades domésticas. Em razão disso, a pesquisa aponta a existência de uma hierarquia que fere a equidade da profissão, pois “quanto maior o número de corridas feitas pelo motorista e boas avaliações recebidas dos usuários, maiores os ganhos financeiros e os privilégios concedidos pela empresa.

Desarte, são diversas as normas trabalhistas historicamente conquistadas pela população feminina, para minimizar o peso imposto pela sociedade capitalista, sendo essas essenciais para viabilizar o seu trabalho. Nos termos do art. 389 da Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, é de incumbência dos estabelecimentos, nos quais possuem pelo menos trinta funcionárias com idade superior a dezesseis anos, proporcionar locais apropriados para guardar sob vigilância e assistência os seus filhos no período de amamentação. Para mais, conforme o art. 400 da mesma lei, os locais destinados à guarda dos filhos em período de amamentação devem possuir, no mínimo, um berçário, uma saleta de amamentação, uma cozinha dialética e uma instalação sanitária (MAIOR, Jorge Luiz Souto, 2024).

A “PL dos Ubers” consta com uma série de benefícios, mas inexistente qualquer menção quanto a mecanismos que melhor se adequem a função de motorista, assim como a ausência de garantias de licença à gestante e de manutenção provisória no emprego, após o nascimento da criança. O silêncio com relação a esses direitos, conquistados com imenso esforço pelas trabalhadoras brasileiras, e a desconsideração de todas as questões que dizem respeito à inclusão e à discriminação feminina no mercado de trabalho, demonstra o retrocesso social exposto no projeto de lei.

3.4 IMPORTÂNCIA DO LAZER NO MEIO LABORAL

A discussão de momentos de lazer no trabalho das grandes metrópoles implica nas relações socioespaciais abarcados pelo fenômeno, vinculando-o a outro que constitui seu par dialético e inseparável: os espaços de trabalho em contexto metropolitano na contemporaneidade. Trabalho e capital são indissociáveis no modo de produção capitalista, enquanto o labor da reprodução social não faz parte do trabalho produtivo na dialética do modo de produção. Assim, a realização de

atividades domésticas, tais como cuidar da casa, dos filhos e de si, sendo estes afazeres os que demandam maior vigor de execução, não é considerado trabalho produtivo.

As primeiras preocupações com o lazer no Brasil surgem no início do século XX, quando a transição da economia brasileira de agrário-exportadora para urbano-industrial vinha deteriorando, de maneira expressiva, as condições de vida dos trabalhadores brasileiros. Assim, sem a intenção de reduzir as injustiças sociais e, com isso, enfrentar esse processo de agravamento, observa-se nos grandes centros urbanos o emprego de estratégias, cuja serventia se limitava apenas na amenização de seus efeitos, persistindo as consequências do trabalho excessivo à época. Dentre essas estratégias, está a construção de equipamentos públicos, como praças ao ar livre, com o fito da manutenção da força de trabalho.

No final dos anos sessenta, além de auxiliar na manutenção da saúde e recuperação da força de trabalho da população, ao começar a ser tratado como um fenômeno social de enorme repercussão, o lazer passou a ser pensado em sua capacidade de resolver questões políticas, tais como a adaptação do país às mudanças da produção capitalista, já que da mesma forma se dava a expansão da produção de bens duráveis, era necessária uma intervenção estatal para a elevação na mesma proporção.

Nesse processo, vale salientar a importância do Serviço Social do Comércio (SESC), em virtude de ser por meio deste que o sociólogo francês Joffre Dumazedier, na década de setenta, foi contratado para a construção e desenvolvimento de um campo de conhecimento para o lazer no país. Assim, Dumazedier difundiu a concepção de repouso sustentada pelo seu envolvimento com o movimento operário francês ao obter espaço para a afirmação dos direitos dos operários ao ócio. Dessa maneira, ao revelar a forma dos trabalhadores vivenciarem o lazer, o sociólogo francês defende que obrigações, como as familiares, as sociais e as religiosas, eram determinantes.

Em concordância com Joffre Dumazedier, o lazer é “um conjunto de ocupações às quais o indivíduo pode entrega-se de livre vontade, seja para repousar, seja para desenvolver sua formação desinteressada, sua participação social voluntária, ou sua

livre capacidade criadora, após livrar-se ou desembaraçar-se das obrigações profissionais, familiares e sociais”. Além disso, conforme Byung-Chul Han, “só o demora-se contemplativo tem também acesso ao lento fôlego”, ou seja, ao propiciar momento de calma, é possível alcançar melhores resultados na “busca por algo novo”.

Em um período de excessiva pressão e cobrança no meio ambiente de trabalho, o colaborador pode ser acometido pela Síndrome de Burnout, abordada por Byung-Chul Han em sua obra “Sociedade do Cansaço”, sendo obrigado a permanecer afastado de suas funções por tempo indeterminado. Companhias que não valorizam ou investem em seus colaboradores podem colocar em risco o sucesso da própria instituição, visto que seus funcionários apresentarão um menor rendimento da execução de suas respectivas funções, além de propiciar um meio ambiente de trabalho pouco acolhedor e de enorme desinteresse no empenho produtivo.

No contexto dos motoristas de aplicativo, a organização e a remuneração da força de trabalho se distancia da regularidade do assalariamento formal, acompanhado geralmente pela garantia dos direitos sociais e trabalhistas. A empresa Uber, autodenominada parceira do trabalhador ao auxiliar a relação de oferta e demanda entre aquela e o usuário, além de não estabelecer qualquer vínculo formal, impõe longas e imprevisíveis jornadas de trabalho para que o trabalhador consiga auferir uma remuneração mínima para sua subsistência.

Portanto, o lazer é o sinônimo de ócio, um momento recreativo em que o indivíduo pode organizar e usufruir da maneira como lhe couber, seja apenas consigo mesmo, seja compartilhando dessa ocasião com seus familiares. Além disso, é importante ressaltar que a convivência na família se demonstra de fundamental importância para moldar a personalidade de um indivíduo e iniciar sua vida em sociedade. O lazer também contribui para o desenvolvimento social do ser humano, na constituição de amizades e no fortalecimento da confiança em si mesmo.

Por conseguinte, é inquestionável que o descanso somente caminhará de maneira paralela ao mercado de trabalho se as demais esferas da vida humana forem consideradas, em razão da própria história do lazer revelar as raízes deste a partir da insatisfação dos trabalhadores para com suas condições de vida degradantes.

Mediante isso, é necessário retomar a historicidade das diligências que o impulsionaram. Dessa maneira, faz-se imprescindível a delegação de momentos para os indivíduos usufruírem de toda a potencialidade do seu tempo ocioso, fundamentalmente, no que tange a luta pela prática de liberdade e exercício da cidadania.

4 CONCLUSÃO

Portanto, mediante o exposto, observa-se que o mercado de trabalho contemporâneo enfrenta uma série de desafios que demandam reflexões mais profundas sobre as condições laborais, os direitos dos trabalhadores e a importância de um equilíbrio saudável entre o trabalho e o lazer. A “uberização” do trabalho, exemplificada pela atuação de motoristas de aplicativo, expõe as fragilidades de um sistema econômico na qual, frequentemente, prioriza a eficiência e o lucro em detrimento do bem-estar humano. Nesse contexto, a análise do Projeto de Lei Complementar 12/2024 demonstra como as legislações destinadas a regular novas formas de trabalho ainda enfrentam limitações significativas, tanto em sua formulação quanto em sua aplicação prática.

Nesse segmento, a PLP 12/2024 traz avanços importantes para os motoristas de aplicativo, como a regulamentação da categoria como “trabalhadores autônomos por plataforma”, estabelecendo um piso de remuneração mínima. Além disso, outro ponto trazido é a obrigatoriedade de as empresas-aplicativo contribuírem com uma alíquota de 20% sobre os salários de contribuição. Por fim, a transparência no uso de algoritmos também foi destacada, ao impor as empresas a necessidade de divulgação em como as corridas são distribuídas, tendo por consequência a redução do abuso de poder por parte das plataformas.

Contudo, o projeto também apresenta controvérsias. Apesar de a proposta afetar diretamente suas condições de trabalho, os motoristas não foram consultados sobre suas necessidades e preocupações. Além disso, o projeto é criticado por omitir a questão de segurança no trabalho e a proteção às mulheres, deixando lacunas importantes sobre a inclusão de gênero e as garantias trabalhistas femininas. Por último, a forma como a jornada de trabalho é contabilizada pode resultar em jornadas

exaustivas, já que apenas o tempo com corridas aceitas será considerado, ignorando o tempo de espera, expondo os motoristas a longos períodos de trabalho sem remuneração adequada.

O filósofo Byung-Chul Han oferece uma perspectiva crítica e essencial para compreender os efeitos do sistema capitalista sobre a saúde mental e física dos trabalhadores. A sociedade do cansaço, caracterizada pela autoexploração e pela pressão constante pela produtividade, resulta em um desgaste coletivo que impacta diretamente a qualidade de vida e a saúde mental. Assim, os motoristas de aplicativo, inseridos nesse sistema, tornam-se representantes de uma classe trabalhadora vulnerável, lidando não apenas com as demandas do mercado, mas também com uma estrutura que dificulta a garantia de direitos básicos.

Dessa forma, é fundamental promover a conscientização sobre a necessidade de políticas públicas inclusivas e eficazes, que reconheçam as particularidades das novas formas de trabalho e assegurem condições dignas para todos os trabalhadores. Além disso, a importância do lazer como elemento essencial para a saúde física e mental não pode ser subestimada. O lazer não é um luxo, mas uma necessidade, especialmente em um cenário em que o esgotamento profissional se torna cada vez mais comum.

Por conseguinte, o desenvolvimento de uma sociedade mais justa e equilibrada passa pela compreensão de que o trabalho e o lazer não são esferas opostas, mas complementares. A construção de espaços urbanos que valorizem a convivência e o bem-estar, a criação de legislações cuja prioridade seja o ser humano, ao invés do capital, além da valorização do tempo livre como parte da vida produtiva são passos essenciais para uma sociedade sustentável. Assim, a dialética entre o trabalho e lazer revela-se crucial para o enfrentamento das desigualdades sociais e para a construção de uma cidadania plena, onde os indivíduos possam exercer sua liberdade e criatividade em todas as dimensões da vida.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 12/2024, de 04 de Março de 2024. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por operadoras de empresas aplicativos transporte remunerado de privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e dá

outras providências. Brasília: Câmara dos Deputados, 2024. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243&fichaAmigavel=nao>. Acesso em 29 de Maio de 2024.

BRASIL. Decreto-Lei N° 5.452, de 1° de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Rio de Janeiro, 1943. Acesso em 29 de Maio de 2024.

BRASIL. Decreto-Lei N° 13.709, de 14 de agosto de 2018. Lei Geral de Proteção de Dados. Brasília, 2019. Acesso em 30 de Maio de 2024.

CÉSAR FRAGA, Marcelo. PLP dos Motoristas de Aplicativo Terá Mais Prazo na Câmara. 2024. Disponível em: <https://www.extraclasse.org.br/movimento/2024/04/plp-dos-motoristas-de-aplicativo-tera-mais-prazo-na-camara/#:~:text=O%20Projeto%20de%20Lei%20Complementar,urg%C3%A2ncia%20na%20OC%C3%A2mara%20dos%20deputados>. Acesso em: 12 de Abril de 2024.

HAN, Byung-Chul. Sociedade do Cansaço. 1ª Edição. Editora Vozes, 1 de Janeiro de 2015.

COMUNICAÇÃO, Baleia. PL dos Aplicativos: urge evitar a iminente derrota cabal dos/as trabalhadores/as. Entrevista especial com Ricardo Antunes. 2024. Disponível em: <https://www.ihu.unisinos.br/categorias/159-entrevistas/637654-pl-dos-aplicativos-urge-evitar-a-iminente-derrota-cabal-dos-as-trabalhadores-as-entrevista-especial-com-ricardo-antunes/#:~:text=IHU%20E2%80%93%20Dados%20do%20IBGE%20de,realidade%20do%20trabalho%20no%20Brasil%3F> Acesso em: 15 de Setembro de 2024.

DECCACCHE, David. PLP 12/2024 e o fim do salário-mínimo: o que não lhe contaram. 2024. Disponível em: <https://www.ihu.unisinos.br/categorias/638138-o-plp-12-2024-e-o-fim-do-salario-minimo-no-brasil-o-que-nao-lhe-contaram-sobre-o-pl-da-uber-artigo-de-david-deccache> Acesso em: 18 de Setembro de 2024.

Horários de Pico em apps tipo Uber: Aumente seus Ganhos. 55content, 2024. Disponível em: <https://55content.com.br/reportagem/horarios-de-pico-da-uber-aumente-seus-ganhos/#:~:text=Melhores%20hor%C3%A1rios%20para%20rodar%20na%20Uber%20no%20final%20de%20semana&text=Os%20melhores%20hor%C3%A1rios%20para%20rodar%20s%C3%A3o%20durante%20a%20madrugada%2C%20entre,sociais%20como%20festas%20e%20baladas>. Acesso em 13 de novembro de 2024.

BELANDI, Caio. Em 2022, 1,5 milhão de pessoas trabalharam por meio de aplicativos de serviço no país. IBGE, 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38160-em-2022-1-5-milhao-de-pessoas-trabalharam-por-meio-de-aplicativos-de-servicos-no-pais>. Acesso em 13 de novembro de 2024

MAIOR, Jorge Luiz Souto. Onde estão as mulheres no PL dos aplicativos. BLOG, 2024. Disponível em: <https://www.jorgesoutomaior.com/blog/onde-estao-as-mulheres-no-pl-dos-aplicativos>. Acesso em 14 de novembro de 2024.

VINCENZI, Liziane Nathália. Participação feminina no mercado de trabalho de serviços por aplicativo crescem em ritmo acelerado. SOU CATARINA, 2023. Disponível em: <https://www.soucatarina.com.br/noticias/2225-participacao-feminina-no-mercado-de-trabalho-de-servicos-por-aplicativos-cresce-em-ritmo-acelerado>. Acesso em 14 de novembro de 2024.

REDAÇÃO. Acidentes de trânsito no Brasil registram mais de 92 mortes por dia, estima Abramet. ANAMT, 2024. Disponível em: <https://www.anamt.org.br/portal/2024/10/15/acidentes-de-transito-no-brasil-registram-mais-de-92-mortes-por-dia-estima-abramet/#:~:text=Os%20sinistros%20relacionados%20%C3%A0s%20motocicletas,Brasil%20C%20como%20detalhou%20o%20m%C3%A9dico>. Acesso em 21 de novembro de 2024

LANG, Giulia. “Fui bloqueado ou banido da Uber”: a história de motoristas desligados dos apps. 55content, 2024. Disponível em: <https://55content.com.br/motorista/fui-bloqueado-ou-banido-da-uber-a-historia-de-motoristas-desligados-dos-apps/>. Acesso em 21 de novembro de 2024.

LANG, Giulia. “Sindicato não”: quem representa os motoristas de aplicativo ?. 55content, 2024. Disponível em: <https://55content.com.br/motorista/sindicato-nao-quem-representa-os-motoristas-de-aplicativo/>. Acesso em 21 de novembro de 2024.