



# UBER, CAPITALISMO DA VIGILÂNCIA E DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA

Ana Carolina Lopes Olsen  
Guilherme Kirtschig

## RESUMO

O artigo analisa as relações de trabalho mantidas com motoristas pela empresa Uber, buscando aquilatar sua compatibilidade com o valor intrínseco da pessoa e sua autonomia, baseado no referencial teórico do Capitalismo da Vigilância e da Dignidade da Pessoa Humana. Expõe-se a configuração das referidas relações de trabalho; descreve-se o Capitalismo da Vigilância, desvelando o escopo econômico da empresa; e analisam-se implicações de suas práticas. Concluindo, verifica-se antagonismo entre o modelo de instrumentalização do trabalhador de transporte e os conteúdos essenciais da Dignidade da Pessoa Humana, e reflete-se sobre a necessidade de reforma das práticas adotadas pela Uber.

**Palavras-Chave:** Uber; Relações de Trabalho; Dignidade da Pessoa Humana.

- 
- Estágio de pós-doutorado em curso na Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Doutora em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (2020), na linha de pesquisa Justiça, Direitos Humanos e Democracia. Possui graduação em Direito (2000) e mestrado em Direito pela Universidade Federal do Paraná (2006). Visiting Researcher no Instituto Max Planck para Direito Público Comparado e Direito Internacional, Heidelberg (2019). Coordenadora Adjunta e Professora do Curso de Direito da Universidade Positivo Cruzeiro do Sul, Unidade de Curitiba. Membro da Associação do Centro de Estudos da Constituição (A-CCONS) da Universidade Federal do Paraná. Membro da Rede ICCAL Brasil. Professora Convidada em cursos de Mestrado e Doutorado (PUC-PR, UFPR, UNOESC). Atua principalmente nas seguintes áreas: direitos humanos, constitucionalismo, Ius Constitutionale Commune, diálogos judiciais, jurisdição constitucional e sistemas internacionais de direitos humanos. E-mail: [anac.olsen@gmail.com](mailto:anac.olsen@gmail.com). Telefone celular: 47-999154315. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6646-7477>.
  - Doutorando em Ciência Jurídica na Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI, com bolsa concedida pelo Ministério Público do Trabalho - MPT. Mestrado em Ciência Jurídica pela UNIVALI (2020). Procurador do Trabalho na Procuradoria Regional do Trabalho da 9ª Região (Curitiba/PR). Coordenador-adjunto do Grupo de Trabalho de Nanotecnologia do MPT. Membro do Grupo de Estudos sobre Diversidade e Tecnologia do MPT. E-mail: [kirtschig2@gmail.com](mailto:kirtschig2@gmail.com) ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4777-6714>.

## INTRODUÇÃO

O presente artigo tem, por objeto, a empresa Uber, de transporte por aplicativos, e as relações por ela mantidas, com os trabalhadores que executam a referida atividade. O seu objetivo geral consiste em analisar criticamente essas relações, sob o enfoque da Dignidade da Pessoa Humana, diante do pano de fundo do Capitalismo da Vigilância.

Quanto aos objetivos específicos, pretende-se expor o modo como se desenvolvem as atividades da Uber, e como se configuram as relações de trabalho da empresa com os seus efetivos executores, quais sejam, os motoristas; descrever o Capitalismo da Vigilância e nele contextualizar a atuação da Uber, desvelando o principal escopo econômico da empresa, e a forma de poder que lhe corresponde, o Poder Instrumentário, caracterizado pela Indiferença Radical e pela Cegueira Moral; e, finalmente, expor as possíveis irritações por eles geradas no Direito, e as necessidades de respostas adequadas, em face da Dignidade da Pessoa Humana, em especial em relação ao valor intrínseco de cada sujeito e da autonomia privada.

Para cumprir os seus objetivos, a pesquisa encetada operou com o método dedutivo em sua fase de investigação; o método analítico na fase de tratamento de dados; e, no presente relatório, a forma de artigo científico; utilizando-se as técnicas da pesquisa bibliográfica e jurisprudencial.

### 1. A UBER E AS RELAÇÕES DE TRABALHO

São visíveis as mudanças ocorridas, em anos recentes, na mobilidade em áreas urbanas, especialmente nas grandes cidades dos mais diversos países do mundo. Observadores mais empolgados chegam a apontar a existência de uma revolução nesse âmbito, centrada na tecnologia da informação, na economia de compartilhamento e na multimodalidade (FOLHA DE SÃO PAULO, 2018).

Embora certamente haja nuances locais e regionais, elementos comuns são observáveis globalmente nesse quadro, assim como os problemas e questionamentos por eles provocados, aos quais o Direito é, inúmeras vezes, chamado a dar resposta.

Desses elementos, um dos mais ubíquos, tanto em sua multipresença, quanto na miríade de irritações jurídicas que provoca, é o transporte urbano por meio de aplicativos,

setor no qual desponta, inclusive como indutora de metonímia<sup>10</sup>, a empresa Uber, com suas múltiplas filiais e coligadas de nomes similares.

Sediada em São Francisco, Estado da Califórnia, nos Estados Unidos da América, a Uber Technologies Inc. se identifica como uma empresa de tecnologia, inicialmente voltada à conexão digital, sob demanda, entre consumidores buscando deslocamentos e prestadores de serviço de transporte independentes; tendo, posteriormente, passado a abranger outras modalidades de transporte (refeições, mercadorias, etc) nos mesmos moldes (UBER, s.d.a; UBER, s.d.c; UBER, s.d.d). A conexão se efetua a partir de um aplicativo, disponível para *smartphones* (UBER, s.d.c).

Como aponta Rodrigo de Lacerda Carelli (2020, p. 67 a 69), esse tipo de apresentação procura inserir a Uber no conjunto dos denominados *Marketplaces* Digitais, ou seja, ambientes virtuais que, por meio da tecnologia, emulam os espaços físicos abertos, nos quais comerciantes se reúnem para ofertar suas mercadorias a potenciais consumidores. Aos administradores do mercado, cumpriria apenas adotar as medidas necessárias para garantir condições de acesso seguro às partes envolvidas na troca, e divulgar a existência do espaço (CARELLI, 2020, p. 67).

O fenômeno é conhecido como Capitalismo de Plataforma, porque esses ambientes de troca consistem em infraestruturas digitais, chamadas Plataformas, que, por meio da articulação de códigos computacionais, *hardware* e *software*, permitem a conectividade e a interação entre indivíduos, grupos ou empresas na internet, e são disponibilizadas ao público com intuito lucrativo (SRNICEK, 2017, p. 30; ALONI, 2016, p. 1398; LANGLEY e LEYSHON, 2016, p. 7).

Inobstante as pretensões da empresa, porém, o uso de energia vital humana, em benefício de um empreendimento econômico alheio, atrai uma série de questionamentos a partir da Moral e do Direito, em razão da inseparabilidade entre a pessoa do trabalhador e sua força de trabalho (SUPIOT, 2022. p. 28). Afinal, como aponta Alain Supiot (2022, p. 28), o trabalho “[...] *entraña activar un compromiso físico, una inteligencia y unas competencias que se inscriben en la singularidad histórica de cada vida humana*”.

---

<sup>10</sup>

#### Notas de Fim

Nesse sentido, discute-se o fenômeno da Uberização, com referência ao conjunto amplo de transformações no mundo do trabalho, promovido por empresas que operam sob a égide do modelo de relações laborais utilizado pela Uber. A respeito, vide MANZANO e KREIN, 2022.

Um mercado de força de trabalho equivale, portanto, a um mercado de seres humanos, situação impensável nesta quadra da história (CARELLI, 2020, p. 68 a 71). Ela foi banida de forma global pelo Direito, visto que o artigo I, “a” da Declaração da Filadélfia, incorporada à Constituição da Organização Internacional do Trabalho, estabelece expressamente que o trabalho não é mercadoria (OIT, 1944).

Assim sendo, a qualificação da Uber como *Marketplace* carece de consistência jurídica, para proporcionar o enquadramento das relações que ela mantém com os efetivos executores da atividade de transporte, ou seja, os motoristas.

Considerar esses últimos como “prestadores independentes de serviço de transporte” tampouco se mostra adequado, à luz das diretrizes oferecidas por vários ordenamentos jurídicos do mundo, inclusive o brasileiro, e dos contornos fáticos do desempenho da atividade.

Renan Bernardi Kalil, em obra que incluiu pesquisa de campo e entrevistas com motoristas da Uber, em diversas cidades de distintos países, aponta que “há forte assimetria de poderes entre os trabalhadores e as empresas proprietárias de plataformas, em que parte considerável das condições de trabalho é determinada por essas [...]” (KALIL, 2020, p. 22).

A assimetria é, inclusive, informacional, já que o motorista não sabe qual o destino da corrida (e conseqüentemente o seu valor) que lhe é disponibilizada, antes de aceitá-la (KALIL, 2020, p. 121 a 125). Esse desnível alia-se à imposição de penalidades de suspensão ou exclusão da plataforma, em caso de cancelamento ou recusa de corridas (KALIL, 2020, p. 121 a 125); tornando quimérica a liberdade de escolher quando e por quanto tempo dirigir, prometida ao trabalhador ao ser admitido na empresa (UBER, s.d.b).

De outra banda, a plataforma fixa unilateralmente os preços das corridas, e o faz em valores tão baixos, que o atingimento de um patamar remuneratório próximo aos salários-mínimos locais exige disponibilidade para longas horas de atividade (CARELLI, 2020, p. 74 a 79).

Para Sidnei Machado (2022, p. 220)<sup>11</sup> - tratando não apenas da Uber, mas do trabalho em plataformas de modo geral - o gerenciamento e controle algorítmico das atividades dos obreiros é perfeitamente compatível com o modelo de trabalho subordinado conforme previsto na legislação brasileira, em contrariedade diametral com a suposta autonomia dos trabalhadores.

---

<sup>11</sup> O autor se refere aos artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT (BRASIL, 1943).

Examinando a questão sob o enfoque do Direito norte-americano, mais especificamente a *Common Law* dos Estados da Califórnia e do Texas, Chad G. Kunsman (2016, p. 18 e 19) explica que os prestadores de serviço independentes são usualmente engajados para a realização de tarefas específicas, não permanecendo à disposição do contratante por períodos indefinidos, como ocorre com o motorista em relação à Uber. O autor destaca também o intensivo controle exercido pela plataforma em relação ao desempenho da atividade, e o fato de os trabalhadores consistirem em um aspecto essencial e integral do negócio (KUNSMAN, 2016, p. 18 e 19).

Entretanto, a Uber resiste tenazmente à inserção de seus motoristas em qualquer qualificação diversa daquela de trabalhadores independentes, sempre que ela seja desafiada perante os Poderes Judiciários dos vários Estados nacionais, em cujos territórios atua.

Vários deles afastaram a argumentação da plataforma, até incisivamente, como no caso do *Employment Tribunal* do Reino Unido, segundo o qual a noção de que a Uber em Londres consistiria em um mosaico de 30.000 pequenos negócios instituídos por motoristas autônomos, ligados por uma plataforma comum, seria nada menos que ridícula (REINO UNIDO, 2018).

O Tribunal decidiu por reconhecer a existência de uma relação de trabalho entre a Uber e os motoristas, entendimento confirmado pela Suprema Corte do País; podendo-se destacar, desse segundo julgamento, a conclusão de que a qualificação errônea dos trabalhadores visava, entre outros, defraudar a aplicabilidade da legislação nacional impositiva de salário-mínimo (REINO UNIDO, 2021).

Nos Estados Unidos da América, a Corte Superior do Condado de São Francisco, Estado da Califórnia, concedeu medida preliminar (equivalente à tutela de urgência no Direito brasileiro) numa ação coletiva promovida pelo Estado da Califórnia, e determinou que a Uber e a Lyft, outra empresa que funciona nos mesmos moldes, registrassem seus motoristas como empregados, com todos os benefícios daí decorrentes (CALIFORNIA, 2020a). Segundo essa decisão, o trabalho dos motoristas consiste no núcleo da atividade executada pelas empresas, e, por isso, incide à questão uma legislação estadual específica, que considera empregados os trabalhadores que prestarem serviços nessa situação.

A Corte Superior do Estado da Califórnia rejeitou o pedido dessas empresas para afastar a medida, concluindo que, embora o escopo da determinação fosse bastante amplo, também o eram as violações ao Direito que buscava combater, indicando os prejuízos que a

classificação irregular dos trabalhadores lhes proporcionava, ao impedir seu acesso aos regulamentos relativos à jornada de trabalho, salário-mínimo, seguridade social e condições de trabalho (CALIFÓRNIA, 2020b).

Além disso, a Suprema Corte norte-americana rejeitou um pedido da Uber para impedir a discussão do *status* de seus motoristas, que se desenvolvia perante um Tribunal Regional do Estado da Pennsylvania, o qual, precisamente, afastou o caráter de “contratantes independentes” desses motoristas (LEGAL READER, 2021).

Também é válido mencionar uma decisão da Corte de Cassação da França, adotando conclusões nesse mesmo sentido, fortemente embasada na impossibilidade de definição, pelo trabalhador, das condições de exercício da sua atividade, afastando assim sua classificação como autônomo (FRANÇA, 2020).

No Brasil, embora Machado (2022, p. 192 e 193 e 195 a 199) aponte que o Tribunal Superior do Trabalho venha, na maioria de seus órgãos fracionários, acolhendo os argumentos da Uber para confirmar a relação de trabalho autônomo; verifica-se a existência de decisões em sentido contrário.

Em uma delas, por exemplo, os julgadores reconhecem que a forma de trabalho, discutida no caso em apreciação pelo Tribunal, repete-se com as mesmas características ao redor do mundo, assim como a função civilizatória que o Direito desempenha, ao regular o emprego de trabalho humano em atividades lucrativas, visando preservar os Direitos Fundamentais e a Dignidade da Pessoa Humana; razões pelas quais o reconhecimento de relação de trabalho subordinada seria adequado para a situação (BRASIL, 2022).

Pesquisas mostram que, além da litigância propriamente dita, a Uber atua estrategicamente na Justiça, utilizando *big data* e inteligência artificial para elaborar perfis dos Magistrados envolvidos nos julgamentos, e celebrar acordos antes do reconhecimento de relações de emprego, em casos nos quais haja risco substancial de decisões nesse sentido (LEME, 2019, p. 141 a 153). Desse modo, evita-se ou retarda-se a formação de um acervo jurisprudencial desfavorável.

Outro elemento da estratégia empregada pela Uber, a fim de implementar suas práticas em diferentes Estados, é o forte *lobby* que exercem a fim de que Estados adotem legislações favoráveis aos seus interesses (MADDEN, 2021).<sup>12</sup> Esta realidade se mostra especialmente

---

<sup>12</sup> Um exemplo do intenso lobby da Uber e de outras empresas do mesmo ramo, tendo como alvo legislação contrária a seus interesses, envolveu a denominada Assembly Bill 5, ou AB 5, do estado da Califórnia, nos Estados Unidos da América, precisamente aquela, na qual se baseou decisão proferida pela Corte Superior do

gravosa em países subdesenvolvidos, com taxas elevadas de desemprego, pobreza e desigualdade social.

Independentemente das questões mais específicas, atinentes à qualificação jurídica da relação entre a Uber e seus motoristas; parece válido questionar, também, qual seria o motivo dessa postura tão renhida em favor da classificação dos motoristas como independentes ou autônomos. Não se vislumbra apenas interesse sociológico nesse ponto, já que as razões pelas quais se faz ou deixa de fazer algo tem relevância jurídica, na medida em que contribui para o alcance da resposta correta para os problemas sociais que o Direito é chamado a resolver<sup>13</sup>.

## 2. CAPITALISMO DA VIGILÂNCIA E EXTRAÇÃO DE DADOS

Inicialmente, cabe esclarecer que os argumentos apresentados pela própria Uber, para sustentar sua postura, carecem de integridade e coerência. Eles não se coadunam com outras condutas da própria empresa, relativamente aos seus motoristas, como já apontado no item antecedente.

Tal panorama, associado à necessidade de construção jurídica concernente aos problemas experimentados pelos motoristas da Uber, conduz a que se busquem explicações alternativas para a insistência na autonomia desses trabalhadores; verificando-se a existência de elaborações de caráter transdisciplinar, voltadas a desvelar o sentido dessa conduta.

Nick Srnicek aponta que as empresas ligadas ao Capitalismo de Plataforma são destinatárias de vastos aportes de capital de risco, em busca de elevados retornos de curto prazo; os quais são oriundos de fundos de investimento órfãos de taxas de juros mais atrativas, ao redor do globo (SRNICEK, 2017, p. 47 e 48). Por essa razão, as plataformas esforçam-se para manter seus custos os mais baixos possíveis, maximizando a compensação dos investidores (SRNICEK, 2017, p. 47 e 48).

---

Condado de São Francisco, mencionada *supra*. A esse respeito, vide MOLLANEDA, 2021. Cabe frisar que essa alteração, no entanto, não encerrou a discussão sobre a questão, pois pelo menos uma Corte, do Condado de Alameda, já a reputou inconstitucional. Vide CALIFORNIA, 2021.

<sup>13</sup> A esse respeito, observem-se os ensinamentos de Ronald Dworkin, segundo os quais a verdade de uma proposição concernente ao universo do valor, que inclui o Direito, depende da construção de uma argumentação apoiada em outras esferas do referido universo, com as quais deve guardar harmonia e coerência (DWORKIN, 2011, p. 99 a 122). Desse modo, as razões morais, econômicas, sociais, políticas e culturais, pelas quais a Uber pratica determinadas condutas, são pertinentes para avaliá-las perante o Direito, constituindo o horizonte de sentidos das normas jurídicas construídas no tocante a elas. Em sentido similar, também é possível aludir às lições de Michael Sandel, para quem a justiça implica uma forma correta de avaliar tanto as questões morais e espirituais, como as econômicas e cívicas (SANDEL, 2014, p. 323).

Desse modo, a suposta autonomia dos trabalhadores seria um recurso para manter, em patamares baixos, as despesas com a força de trabalho, fragmentando-a e afastando-a dos benefícios associados às relações de trabalho duráveis, à sindicalização e à negociação coletiva; além de transferir-lhe parcelas significativas do risco do negócio (LANGLEY e LEYSHON, 2016, p. 15 e 16; SRNICEK, 2017, p. 15, 43 e 46; KALIL, 2020, p. 74 e 81).

Sob esta ótica, portanto, a atuação dessas empresas não diferiria muito de uma forma extrema de terceirização<sup>14</sup>.

No entanto, é preciso acrescentar que, em algumas modalidades de plataforma, como a da Uber<sup>15</sup>, o negócio somente se viabiliza se tender ao monopólio, de modo que os preços agressivamente baixos servem também para atrair e manter a rede de usuários (BRIDI, 2022, p. 14; MANZANO e KREIN, 2022, p. 126; MAACHADO et al, 2022, p. 224; SRNICEK, 2017, p. 15; LANGLEY e LEYSHON, 2016, p. 1438; KALIL, 2020, p. 81).

Justamente neste ponto reside a particularidade do Capitalismo de Plataforma, em relação a outras modalidades de terceirização, que igualmente são voltadas à redução do custo da mão-de-obra para o tomador: a interface com o Capitalismo da Vigilância.

O Capitalismo da Vigilância consiste em uma faceta do sistema econômico capitalista, centrada nas tecnologias de comunicação e informação, na internet, e nas redes geradas pelo crescente avanço da digitalização das atividades sociais (ZUBOFF, 2019, p. 8 e 65 a 97).

Seu funcionamento depende do que Shoshanna Zuboff denomina de Superávit Comportamental, ou seja, metadados gerados pelas atividades de usuários das redes, aptos a servir como indicadores, preditores e indutores de comportamentos de interesse para o capitalista. Tais dados são comercializados para outros capitalistas, que os utilizam para reduzir os riscos de seus negócios, já que, conjugados com ferramentas de inteligência artificial, eles permitem prever o comportamento dos potenciais consumidores ou, mesmo,

---

<sup>14</sup> A terceirização consiste em um “[...] fenômeno pelo qual se dissocia a relação econômica de trabalho da relação justabalhista que lhe seria correspondente [...] insere-se o trabalhador no processo produtivo do tomador de serviços sem que se estendam a este os laços justabalhistas [...] fixados com uma atividade interveniente” (DELGADO, 2007, p. 430). Para Ludmila Costhek Abílio, o Capitalismo de Plataforma realmente ostenta essa faceta, caracterizando-se por ser uma modalidade agressiva de terceirização, na qual os prestadores de serviço são nano-empresários de si mesmos (ABÍLIO, 2017).

<sup>15</sup> Trata-se das plataformas do tipo *location-based*, nas quais as interfaces servem apenas para mobilizar os trabalhadores, que exercem suas atividades localmente, diferentemente da outra modalidade *web-based*, nas quais a própria atividade ocorre no ciberespaço. As plataformas *location-based*, como a Uber, apresentam uma correlação positiva entre a tendência de monopolização e a conquista de territórios para atuação. A esse respeito, vide BRIDI, 2022, p. 11; MACHADO et al, 2022, p. 224.



induzir comportamentos comercialmente relevantes e rentáveis para o adquirente das informações (ZUBOFF, 2019, p. 8 e 65 a 97).

Zuboff aponta que tais metadados, que consistem em uma “sobra” ou rastro informacional deixado pelo usuário de ferramentas algorítmicas, têm uma eficácia preditiva de comportamentos muito mais elevada que as informações diretamente fornecidas ao sistema (ZUBOFF, 2019, p. 258).

Todavia, a acurácia das ferramentas preditoras e indutoras de comportamento, que usam esses dados como matéria prima, é diretamente proporcional ao volume desses últimos, de modo que é necessário atrair o maior número possível de usuários, pelo máximo lapso temporal (ZUBOFF, 2019, p. 65 a 97; MOROZOV, 2018, p. 60).

Esta é, assim, a importância da atuação voltada ao monopólio; pois essa é a condição que assegura o maior número de usuários, com a maior frequência possível (KALIL, 2020, p. 70; MOROZOV, 2018, p. 60).

Também nesse aspecto, reside a importância de manter os custos baixos: a atração e fidelização de usuários, de modo a proporcionar suficiente massa crítica de Superávit Comportamental, que possa ser renderizado e perfilado. Por essa mesma razão, o desenho das interfaces da plataforma deve proporcionar o seu uso do modo mais simples e fácil possível para o usuário (KALIL, 2020, p. 81).

Carelli (2020, p. 72) aponta que a Uber sempre contestou o seu enquadramento como empresa do setor de transportes, levando inclusive à judicialização da questão perante o Tribunal de Justiça da Comunidade Europeia, aliás decidida em seu desfavor. A empresa consistentemente sustentou que seu ramo seria a tecnologia, alegação harmônica com o seu suposto caráter de *Marketplace* digital.

No entanto, seu caráter de empresa de transporte não esgota a natureza de seu negócio. Caso efetivamente se tratasse de uma empresa do setor, efetuando uma modalidade extrema de terceirização visando cortar custos, ela seria irremediavelmente fracassada; já que vem apresentando prejuízos de elevada monta desde a sua criação (KALIL, 2020, p. 107). No entanto, mesmo assim, seu valor de mercado permanece elevado, e investimentos seguem ingressando (KALIL, 2020, p. 107).

O objetivo primordial da Uber, assim como de outras empresas similares, é atuar como um aparato de extração de dados (SRNICEK, 2017, p. 32; ZUBOFF, 2019, p. 65 a 97).

No caso da Uber, é imenso o potencial de coleta de dados de mobilidade dos usuários,

a partir dos quais podem-se construir perfis relativos ao emprego (deslocamentos casa-trabalho), residência (idem), educação (deslocamentos a instituições de ensino), hábitos alimentares (deslocamentos a restaurantes e entrega de refeições), de lazer (idas a casas noturnas, *shopping centers*, cinemas), e saúde (comparecimentos a hospitais e clínicas).

Há outros dados cujo uso, embora menos intuitivo, ostenta vasto potencial de renderização, como as gravações ambientais no interior dos veículos (REVISTA EXAME, 2021).

Zuboff (2019, p. 230) e Morozov (2018, p. 62 e 63) alertam, ainda, para o potencial de sequestro e privatização das políticas públicas urbanas, com a conjugação desses dados com mapas e demais bases providas por outras plataformas, como a Google, e informações de acesso público existentes nos bancos de dados estatais.

Para concretizar seus objetivos extrativos, a empresa é completamente indiferente aos impactos por ela provocados, nas esferas jurídica, social, cultural e econômica de todos quantos, eventualmente, esbarrem no âmbito de atuação do qual se apossou. Zuboff (2019, p. 353 a 356) denomina essa característica de Indiferença Radical, na qual importa apenas a multiplicação de comportamentos aptos à geração de dados, e sem que qualquer relevância seja atribuída ao seu significado, ou aos efeitos que o processo de obtenção provoque no seu gerador.

Desse modo, e como já aludido, o transporte por aplicativos deve ser de fácil uso e, principalmente, barato, preferencialmente tendendo ao monopólio. Somente assim, poderá a Uber atrair o máximo possível de usuários, e deles extrair o máximo possível de dados.

Trata-se, como se verá no próximo item, de um objetivo com acentuada repercussão no universo valorativo e, por isso, com potencial de irritação jurídica.

Os motoristas da Uber servem como um instrumento para que a extração de dados seja possível. Ademais, estão desprovidos não só da autonomia que seria inerente a um trabalho independente (justificando assim a presença de uma relação de emprego), como sofrem o comprometimento da autonomia necessária para decidirem sobre seus projetos de vida. Estas duas facetas apontam para a violação da dignidade desses trabalhadores.

### **3. INDIFERENÇA RADICAL, CEGUEIRA MORAL E DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA**

A Indiferença Radical não chega a ser, propriamente, uma novidade substancial no contexto do capitalismo, especialmente em sua faceta neoliberal.

Zygmunt Bauman e Leonidas Donskis, por exemplo, tratam de uma categoria similar, da qual lançam mão para explicar a insensibilidade dos atores sociais e econômicos ao sofrimento humano, que caracteriza a atual fase da Modernidade: a Adiaforização, fenômeno que significa a subtração de algo à avaliação moral (BAUMAN e DONSKIS, 2014, p. 16, 36 a 42 e 133 a 136)<sup>16</sup>.

Embora venha da origem grega “tornar desimportante”, a variedade moderna desse fenômeno tem por base o modelo da relação consumidor-mercadoria, na qual os demais seres humanos são mercadorias, instrumentos de satisfação de uma necessidade, sujeitos ao descarte tão logo não sirvam mais a esse propósito (BAUMAN e DONSKIS, 2014, p. 16, 36 a 42 e 133 a 136). Tal descarte é, assim, subtraído à avaliação moral, não mais se põe sob a luz do certo e do errado, eliminando os dilemas sobre os quais a moral se constrói (BAUMAN e DONSKIS, 2014, p. 16, 36 a 42 e 133 a 136).

Os autores apontam que a tecnologia desempenha um grande papel na Adiaforização, já que induz à participação em redes sociais mutáveis, sem compromissos e sem reciprocidades, à curta distância de alguns cliques (BAUMAN e DONSKIS, 2014, p. 16, 36 a 42 e 133 a 136). A superficialidade das discussões dos fenômenos contribui para sua desvalorização e distanciamento.

Portanto, à luz do pensamento de Bauman e Donskis, a indiferença às vicissitudes alheias é uma característica mais geral do Capitalismo da Globalização, e da Sociedade em Rede que lhe corresponde.

A Revolução da Tecnologia da Informação não apenas proporcionou a penetração das tecnologias da informação, processamento e comunicação em todos os campos da atividade humana, como tornou-as o tecido em que grande parte dela é executada (CASTELLS, 2002, p. 67 e 68). Ela preparou o cenário para o advento da multiplicação de metadados, e para a

---

<sup>16</sup> A fase atual da Modernidade, aludida pelos autores, é a Modernidade Líquida, a qual também é referida no título da obra, e constitui-se em uma das ideias reitoras do pensamento de Zygmunt Bauman. Com ela, o autor busca referir-se às identidades e relações sociais, econômicas, políticas e culturais fluidas, voláteis, fugazes, em constante estado de crise e mutação. Tais relações são construídas a partir das lógicas do mercado e do consumo, que colonizam e substituem as demais concepções que lhes poderiam servir de alicerce. Ao invés de tratar de Pós-Modernidade, Bauman entende que a Sociedade contemporânea vivencia, desde o final do século XX, uma nova fase da Modernidade, que se contrapõe à Modernidade Sólida, anterior à Globalização e à Revolução Informacional. A esse respeito, vide BAUMAN, 2000.

extração do seu superávit. A atividade social na rede engendrou o Capitalismo da Vigilância<sup>17</sup>, e sustenta seu desenvolvimento, na medida em que aumenta exponencialmente o volume de dados que lhe serve de combustível<sup>18</sup>, em um ciclo de constante retroalimentação.

Pode-se, assim, afirmar que a Indiferença Radical é a face intensificada da Cegueira Moral, típica da Modernidade Líquida.

A lógica dos mercados e do consumo reduz o Outro à condição de instrumento; razão pela qual já não importa o que suceda em relação àqueles que, por qualquer razão, já não mais “servem”. Desumanizando-se o Outro, banaliza-se qualquer coisa que lhe aconteça.

Justamente por isso, Zuboff (2019, p. 329 a 444) aponta que a Indiferença Radical está conectada à modalidade de exercício de poder característica do Capitalismo da Vigilância, por ela chamado de Poder Instrumentário, ou seja, voltado à instrumentalização das atividades humanas, de modo que possam produzir um volume maior de dados<sup>19</sup>.

Desse modo, utilizando-se esse ferramental conceitual para iluminar a situação dos motoristas da Uber, pode-se depreender que as longas horas de trabalho, sem qualquer limitação; a ausência de sindicalização; a remuneração irrisória e a conseqüente insegurança alimentar do obreiro; a inexistência de períodos de repouso e os conseqüentes cansaço e problemas de saúde; não estão no horizonte de preocupações da empresa, desde que o uso fácil, rápido e barato do aplicativo possa resultar em maior volume de dados comercializáveis, a serem extraídos dos usuários e da atividade dos obreiros.

Os motoristas encontram-se lançados em uma aceleração de seus ritmos de trabalho, constantemente estimulados a permanecer online (LEME, 2019, p. 47), com a finalidade de contribuir para o superávit de dados que movimenta a *data driven economy*. São, em outras palavras, **alienados**.

A incompatibilidade das práticas adotadas pela Uber com o universo moral transmite-se para o Direito, notadamente na dimensão principiológica em que ele é mais permeável à moralidade: a Dignidade da Pessoa Humana, pedra angular sobre a qual se erige

---

<sup>17</sup> Klaus Schwab aponta, de modo instigante, que a formação de redes é um efeito físico da digitalização das atividades sociais, o qual favoreceu o surgimento de negócios sob a forma de plataformas globais, ligadas ao mundo físico (SCHWAB, 2016, p. 66). Portanto, pode-se afirmar que o Capital capturou um efeito físico da atividade social, e o instrumentalizou para sua reprodução. Esse quadro poderia e ainda pode evoluir de modo diferente, já que há potencial emancipatório na digitalização e na formação de redes (ZUBOFF, 2019, p. 55 a 58 e 69 a 72).

<sup>18</sup> Trata-se da denominada *data-driven economy*, ou seja, a utilização, pelo Capital, de cada aspecto da vida dos indivíduos para geração de valor, transformando-os em produtos precificados disponíveis no mercado; aí incluídas as relações sociais e as necessidades básicas vitais (MOROZOV, 2018, p. 33 e 34).

<sup>19</sup> Em sentido similar, Morozov, 2018, p. 81 a 101 e 163 a 181.

o constitucionalismo transnacional contemporâneo (BARROSO, 2013, p. 11 e 12; ARAÚJO, 2017, p. 100 a 157 e 195 a 197).

Em proposição de um conceito universal de Dignidade da Pessoa Humana, Barroso ressaltou três elementos que compõem o “conteúdo mínimo da dignidade”: o valor intrínseco da pessoa, a autonomia e o valor comunitário (BARROSO, 2013, p. 72 e ss). Analisados um a um, é possível identificar como se dá a violação da Dignidade da Pessoa Humana nas relações jurídicas mantidas pela Uber com seus trabalhadores.

O primeiro aspecto essencial da Dignidade da Pessoa Humana é o valor intrínseco de cada indivíduo, o qual é fim em si mesmo. Se, no plano filosófico, este elemento reconhece a cada indivíduo um valor bom em si mesmo, decorrente única e exclusivamente da sua personalidade; no plano jurídico ele determina o respeito a direitos humanos fundamentais como a vida, a igualdade, a integridade física e psíquica (BARROSO, 2013, p. 76 e 77).

Mas, para além da identificação da violação expressa de cada um dos direitos humanos fundamentais associados a este conteúdo, é preciso reconhecer que ela exige dos Estados e das comunidades em geral o respeito ao valor ontológico de cada pessoa; vedando-se qualquer conduta que importe em sua instrumentalização (SARLET, 2002, p. 141 e 142). Essa dimensão é, inclusive, objeto do consenso jurídico transnacional que emerge do constitucionalismo contemporâneo (BARROSO, 2013, p. 72 e 76), ainda que o pluralismo demande o acolhimento de concepções diversas da dignidade (SANTOS, 1997, p. 21 e 23).

Depreende-se do valor intrínseco de cada pessoa, conceito de origem kantiana, tanto a proibição de que agentes estatais ou privados tratem a pessoa como instrumento, assim como que ela própria se submeta a essa instrumentalização (SARMENTO, 2020, p. 112). Sob esse prisma, observa-se que a indiferença radical contribui para um panorama de isolamento, em que o indivíduo pode se sentir tentado a sujeitar-se a processos cruéis de instrumentalização, como uma forma de gerar um sentido de pertencimento - ainda que seja pertencer a uma estrutura predatória de sua própria humanidade. Desse modo, vale ressaltar que a Dignidade da Pessoa Humana barra quaisquer considerações de cunho utilitarista que possam, porventura, sugerir que todos os motoristas da Uber integram um *Marketplace* destinado a gerar um benefício comum.

Cabe observar, nesse aspecto, que as práticas dominantes do Capitalismo de Plataforma podem ser contraditórias com a própria concepção de autonomia, que sustenta o conteúdo da Dignidade da Pessoa Humana. Se, de um lado, reconhecer a dignidade dos

sujeitos implica aceitar que eles tomem suas próprias decisões e vivam segundo suas escolhas, desde que não violem direitos de outros; de outro, a Dignidade da Pessoa Humana pode autorizar limitações a essa própria autonomia, quando seu exercício implicar a anulação do valor intrínseco de cada um (SARMENTO, 2020, p. 152).

Considerando que a principal defesa, empregada pela Uber para justificar seu *modus operandi*, é o exercício da autonomia privada<sup>20</sup> de cada um de seus motoristas; vale refletir nas implicações que as práticas adotadas geram para essa importante dimensão da Dignidade da Pessoa Humana.

No primeiro sentido, de valorização das escolhas de cada sujeito, a preservação de uma esfera mínima de autodeterminação enquanto conteúdo nuclear da Dignidade da Pessoa Humana (BARROSO, 2013, p. 72 e 76) é totalmente incompatível com a alienação total imposta pelo Poder Instrumentário do Capitalismo de Plataforma.

Para que a alegada autonomia de cada trabalhador esteja efetivamente preservada, ele deve estar em condições de adotar suas escolhas imbuído de razão, independência (sem que haja coerção, manipulação ou privações essenciais) e existência real de alternativas (BARROSO, 2013, p. 81 e 82). Nesse caso, ainda que se possa admitir que o motorista se sujeite racionalmente às regras do aplicativo, é preciso ter em conta que sua sujeição ocorre diante da ausência real de escolhas alternativas sobre o modo de exercer seu trabalho, aliada à coerção latente de ser expulso da plataforma caso não aceite as imposições que se apresentam. Não há autêntica autonomia<sup>21</sup> nesse ambiente.

Essa constatação passa pela análise de uma dimensão mais alargada de liberdade, ainda que focada na ausência de constrangimentos indevidos que possam influenciar na decisão (liberdade negativa). Considerando as relações privadas, pondera Sarmiento que “mesmo a liberdade negativa pode envolver, do ponto de vista conceitual, o dever positivo do Estado de proteger a autonomia das pessoas, quando ela esteja sendo ameaçada ou limitada por outros particulares” (SARMENTO, 2020, p. 169).

Segundo Madden (2021, p. 114), a Dignidade Humana deve ser protegida pelo Estado, com mecanismos capazes de prevenir ou remediar abusos provenientes do desequilíbrio das

---

<sup>20</sup> Aqui a autonomia privada é concebida como autodeterminação: “capacidade de alguém tomar decisões e de fazer escolhas pessoais ao longo da vida, baseadas na sua própria concepção de bem, sem influências externas indevidas” (BARROSO, 2013, p. 82).

<sup>21</sup> Neste artigo a autonomia foi analisada sob a ótica da autonomia privada, ainda que não se descuide da existência de uma autonomia pública enquanto capacidade de os cidadãos participarem ativamente na definição dos rumos e objetivos sociais (BARROSO, 2013). A perspectiva privada foi eleita, por ser aquela adotada pela própria Uber a fim de justificar suas práticas.

relações de poder.

Foi precisamente nessa linha que a Suprema Corte do Canadá decidiu o caso *Uber Technologies Inc. v. Heller* (2020), ao reconhecer que a escolha entre uma relação de trabalho abusiva e a falta de trabalho não é livre, nem muito menos autônoma. O tribunal canadense se valeu da ideia de “consciência do Direito” no sentido de que o uso das regras jurídicas por uma das partes (notadamente os gigantes da “economia gig”) a fim de viabilizar o abuso da Dignidade Humana em prejuízo da outra parte é contrário à noção mais alargada de equidade (MADDEN, 2021, p. 116).<sup>22</sup>

A argumentação frequentemente trazida pela Uber, de que seus motoristas exercem autonomia privada para consentir e se submeter às regras de uso da plataforma, não se sustenta a partir de uma análise mais acurada do conteúdo dessa autonomia, na ótica da Dignidade da Pessoa Humana.

Como se ressaltou no caso *Uber Technologies Inc. v. Heller*, os motoristas se encontram em posição de vulnerabilidade, na medida em que não estão em condições de defender minimamente seus interesses, em função da urgência na satisfação de suas necessidades econômicas, e o pouco conhecimento que podem ter a respeito da abusividade das cláusulas contratuais (MADDEN, 2021, p. 32 e ss).

O contrato imposto segundo a lógica do Capitalismo de Plataforma dificulta ou até mesmo impede questionamentos, de modo que os motoristas não podem ser considerados autônomos, se lhes falta tanto a liberdade negativa (como ausência de constrangimentos para a tomada de decisão) quanto a liberdade em sua dimensão positiva (“capacidade real do agente de autodeterminar a sua conduta”) (SARMENTO, 2020, p. 171).

No julgamento do caso *Uber vs. Heller*, a Corte Constitucional do Canadá observou que os motoristas da empresa estariam em um estado de vulnerabilidade por duas razões: a dificuldade de compreender efetivamente as regras contratuais a que se submetem, estando sujeitos a uma assimetria cognitiva, e a necessidade para suprir o mínimo existencial para si e sua família. Essa vulnerabilidade os impossibilita de autonomamente discutir as condições contratuais ou não se submeter a práticas danosas para eles mesmos (MADDEN, 2021, p. 132). Nesses casos, não cabem argumentos sobre livre negociação entre as partes, como

---

<sup>22</sup> Nesse caso em particular, o contrato imposto aos motoristas pela Uber impedia que seus termos fossem discutidos perante um tribunal canadense, pois só poderiam ser submetidas a uma câmara de arbitragem situada na Holanda, aplicando o direito holandês. Dessa forma, o Tribunal precisou buscar a solução em uma dimensão principiológica do Direito, que se fundou basicamente na equidade e na consciência do Direito como mecanismos de proteção da dignidade da pessoa humana.

ressaltou a corte canadense (MADDEN, 2021, p. 133):

[...] ‘as suposições sobre a livre negociação não são mais substancialmente verdadeiras ou não podem ser aplicadas de maneira justa’. Ambas as categorias merecem ênfase na “economia gig”, onde trabalhadores em busca de emprego se envolvem em campos de atuação radicalmente desiguais com gigantes dos negócios. Elas [compreensão e necessidade] dizem respeito, respectivamente, à sua capacidade de compreender os impactos das cláusulas complicadas que as empresas propõem e as pressões financeiras que exigem a aceitação de condições opressivas.<sup>23</sup>

Nesse sentido, o incentivo econômico e midiático às plataformas digitais que vem se formando no Capitalismo de Vigilância, aliado à indiferença radical e à cegueira moral, promovem uma cultura de submissão dos sujeitos. Diante da desigualdade econômica e informacional a que estão sujeitos, não lhes resta alternativa senão aceitar as condições de trabalho impostas pela empresa, como se nesse rumo caminhassem “inexoravelmente” as relações de trabalho, e não há sindicatos que possam defender seus interesses.<sup>24</sup>

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conquanto apregoe a preservação da Dignidade dos indivíduos que exaurem sua energia vital em prol do empreendimento lucrativo por ela dirigido, inclusive por proporcionar um espaço de trabalho com ampla liberdade e autodeterminação; a Uber é radicalmente indiferente às privações de tempo livre, descanso, remuneração adequada, seguridade social e autonomia individual e coletiva, às quais submete seus motoristas.

O trabalho deles é meramente instrumental para alcance de seus fins últimos, quais sejam, a extração de dados de seus usuários, e todos mais com os quais suas atividades tenham alguma interface.

Afinal, é preciso que as relações, mantidas com eles, impliquem no uso mais simples e

---

<sup>23</sup> Tradução livre. Texto original: “‘assumptions about free bargaining either no longer hold substantially true or are incapable of being fairly applied’.<sup>148</sup> Both categories warrant emphasis in the ‘gig economy’ where workers seeking employment engage on radically uneven playing fields with business giants. They respectively concern their ability to comprehend the impacts of convoluted clauses companies propose and financial pressures necessitating acceptance of oppressive conditions.”

<sup>24</sup> Nesse sentido, Sarmiento (2020, p. 174) reforça a importância de se criar um ambiente jurídico e cultural capaz de empoderar os sujeitos para que eles defendam sua própria dignidade. Para tanto, em raciocínio analógico, se grupos vulneráveis como pessoas negras e pardas precisam da dimensão do reconhecimento para vencerem uma estrutura social discriminatória que lhes aliena e lhes posiciona nas classes sociais mais baixas, também os trabalhadores e trabalhadoras carecem de empoderamento e reconhecimento no contexto das grandes tecnologias.



barato da plataforma, pelo máximo número de sujeitos e pelo maior número de vezes possível, preferencialmente tendendo ao monopólio.

Tal ampla capacidade de extrair dados posiciona a Uber entre os principais atores do Capitalismo da Vigilância, enquanto exercente da forma de poder que lhe é característica, qual seja, o Poder Instrumentário, consistente na capacidade de converter o Outro em ferramenta de seus desígnios.

A vocação do Direito, porém, especialmente no âmbito do constitucionalismo contemporâneo transnacional, é a limitação do poder, em prol da Dignidade da Pessoa Humana e dos Direitos Fundamentais nela fundados, a vedar justamente a instrumentalização do ser humano.

A garantia dos Direitos Fundamentais do Trabalho aos motoristas da Uber, portanto, cumpre um duplo desiderato: preservar a Dignidade desses trabalhadores, como fins em si mesmos; e refrear o Poder Instrumentário e a cegueira moral, características do Capitalismo da Vigilância.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização do trabalho**: subsunção real da viração. Disponível em <<https://passapalavra.info/2017/02/110685/>>n.p.

ALONI, Erez. Pluralizing the "Sharing" Economy. **Washington Law Review** (Seattle), n. 91, p. 1397 a 1459, 2016.

ARAÚJO, Luis Cláudio Martins de. **Constitucionalismo Transfronteiriço, Direitos Humanos e Direitos Fundamentais**. A consistência argumentativa da jurisdição de garantias nos diálogos transnacionais. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

BARROSO, Luis Roberto. **A Dignidade da Pessoa Humana no Direito Constitucional Contemporâneo**: a Construção de um Conceito Jurídico à Luz da Jurisprudência Mundial. Belo Horizonte: Fórum, 2013.

BAUMAN, Zygmunt; DONSKIS, Leonidas. **Cegueira Moral**. A Perda da Sensibilidade na Modernidade Líquida. Tradução de Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Zahar, 2014. Título original: *Moral Blindness: the Loss of Sensitivity in Liquid Modernity*.

BAUMAN, Zygmunt. **Liquid Modernity**. Cambridge: Polity Press, 2000.

BRASIL. **Consolidação das Leis do Trabalho** (1943). Disponível em <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm)>acesso em 21.abr.2023.

BRASIL. **Lei 13.709** (2018). Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm)>>acesso em 21.abr.2023.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **RR 100353-02.2017.5.01.0066** (2022). Recorrente: Elias do Nascimento Santo. Recorrido: Uber Brasil Tecnologia Ltda. Rel. Min. Maurício Godinho Delgado. Disponível em <<https://consultadocumento.tst.jus.br/consultaDocumento/acordao.do?anoProcInt=2019&numProcInt=288384&dtaPublicacaoStr=11/04/2022%2007:00:00&nia=7826446>>acesso em 21.abr.2023.

BRIDI, Maria Aparecida. Prefácio. *In*: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (orgs) **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos**. Curitiba: UFPR, 2022, p. 9 a 16.

CALIFORNIA. Superior Court of the State of California. County of San Francisco. **Order on Peoples Motion for Preliminary Injunction and other Motions CGC 20584402** (2020) Autor: People of the State of California. Réus: Uber, Inc e Lyft, Inc. Juiz: Ethan Schulman. Disponível em <<https://s3.documentcloud.org/documents/7032764/Judge-Ethan-Schulman-Order-on-Lyft-and-Uber.pdf>>acesso em 21.abr.2023.

CALIFORNIA. The Court of Appeal of the State of California. First Appellate District. Division Four. **A160701, A160706** (City & County of San Francisco Super. Ct. No.CGC-20-584402) (2020). Apelante e apelado: People of the State of California. Apelantes e Apelados: Uber, Inc e Lyft, Inc. Relator: J. Streeter. Disponível em <<https://cases.justia.com/california/court-of-appeal/2020-a160701.pdf?ts=1603409475>>acesso em 21.abr.2023.

CALIFORNIA, 2021. Superior Court of the State of California. County of Alameda. **Order Granting Petition for Writ of Mandate. Case n. RG 21088725** (2021) Autores: Hector Castellanos e outros. Réus: Estado da Califórnia e outra. Juiz: Frank Roesch. Disponível em <<https://s3.documentcloud.org/documents/21046832/castellanos-order.pdf>>acesso em 21.abr.2023.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O trabalho em plataformas e o vínculo de emprego: desfazendo mitos e mostrando a nudez do rei. *In* CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CAVALCANTI, Tiago Muniz; FONSECA, Vanessa Patriota da. **Futuro do Trabalho**. Os Efeitos da Revolução Digital na Sociedade. Brasília: ESMPU, 2020, p. 65 a 84.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. Volume I. Tradução de Roneide Venâncio Majer. São Paulo: Paz e Terra, 2002. Título original: *The rise of the network society*.

DELGADO, Maurício. **Curso de Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2007

DWORKIN, Ronald. **Justice for Hedgehogs**. Cambridge: Harvard University Press, 2011.

FOLHA DE SÃO PAULO. **A Revolução da Mobilidade Urbana na América Latina**. Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/opinia0/2018/09/a-revolucao-da-mobilidade-urbana-na-america-a-latina.shtml>> acesso em 21.abr.2023.

FRANÇA. Court de Cassation. Chambre Sociale. Civile. **Pourvoi n° 19-13.316** (2020). Apelantes: Uber BV e Uber France. Apelados: FP-P+B+R+I. Juiz Presidente: M. Cathala. Disponível em <<https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000042025162?isSuggest=true>>

KALIL, Renan Bernardi. **A regulação do trabalho via plataformas digitais**. São Paulo: Blücher, 2020.

KUNSMAN, Chad G. Ride-sharing Company Drivers: Employees or Independent Contractors? **Southern California Independent Law Journal** (Los Angeles), v. 26, n. 137, p. 1 a 31, Fall 2016.

LANGLEY, Paul; LEYSHON, Andrew. Platform capitalism: the intermediation and capitalisation of digital economic circulation. **Finance and Society** (Coventry), Early View, p. 1 a 21, 2016.

LEGAL READER. **Supreme Court tosses Uber driver lawsuit** (2021). Disponível em <<https://www.legalreader.com/suprem-court-tosses-challenge-uber-driver-lawsuit/>> acesso em 21.abr.2023.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. **Da máquina à nuvem**. Caminhos para acesso à justiça pela via dos direitos dos motoristas da Uber. São Paulo: LTr, 2019.

MACHADO, Sidnei *et al.* Conclusões e recomendações. In: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (orgs) **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos**. Curitiba: UFPR, 2022, p. 222 a 228.

MACHADO, Sidnei. Direitos. In: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (orgs). **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos**. Curitiba: UFPR, 2022, p. 165 a 221.

MADDEN, Raúl. A new gig for unconscionability — equity and human dignity in *Uber Technologies v. Heller*. **Griffith Journal of Law & Human Dignity**, v. 9, n. 1, p. 109 a 152, 2021. Disponível em <<https://kar.kent.ac.uk/95732/1/Madden%20Unconscionability%20Article%20GJLHD%20%281%29.pdf>> acesso em 17.abr.2023.

MANZANO, Marcelo; KREIN, André. Dimensões do trabalho por plataformas digitais no Brasil. In: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (orgs) **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos**. Curitiba: UFPR, 2022, p. 31 a 126.

MOLLANEDA, Idrian. The Aftermath of California's Proposition 22. **California Law Review Blog**, Berkeley, maio de 2021. Disponível em <<https://californialawreview.org/the-aftermath-of-californias-proposition-22/>> acesso em 21.abr.2023.

MOROZOV, Evgeny. **Big Tech: a Ascensão dos Dados e a Morte da Política**. Tradução de Cláudio Marcondes. São Paulo: Ubu Editora, 2018. Título original: *Big Tech: the Rise of data and the Death of Politics*.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Constituição OIT e Declaração de Filadélfia** (1944). Disponível em <[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-brasilvia/documents/genericdocument/wcms\\_336957.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-brasilvia/documents/genericdocument/wcms_336957.pdf)> acesso em 21.abr.2023.

REINO UNIDO. Employment Appeal Tribunal. **Uber BV and others v Aslam and others** [2018] IRLR 97 EAT (2018). Apelante: Uber BV. Apelado: Aslan and others. Juiz: Judge Eady QC. Disponível em <<https://www.gov.uk/employment-appeal-tribunal-decisions/uber-b-v-and-others-v-mr-y-aslam-and-others-ukeat-0056-17-da>> acesso em 21.abr.2023.

REINO UNIDO. Supreme Court of United Kingdom. **Appeal [2018] EWCA Civ 2748** (2021). Apelante: Uber BV. Apelado: Aslan and others. Relator: Lord Leggatt. Disponível em <<https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2019-0029-judgment.pdf>> acesso em 21.abr.2023.

REVISTA EXAME. **Uber inicia testes em SP para filmar interior do carro durante viagens** (2021). Disponível em <<https://exame.com/tecnologia/uber-inicia-testes-em-sp-para-filmar-interior-do-carro-durante-viagens/>> acesso em 21.abr.2023.

SANDEL, Michael. **Justiça**. O que é fazer a coisa certa. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

SANTOS, Boaventura de Sousa. Por uma Concepção Multicultural de Direitos Humanos. **Revista Crítica de Ciências Sociais** (Coimbra), n. 48, p. 11 a 32, jun.1997.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2002.

SARMENTO, Daniel. **Dignidade da Pessoa Humana: conteúdo, trajetórias e metodologia**. 3 ed. Belo Horizonte: Fórum, 2020.

SCHWAB, Klaus. **A Quarta Revolução Industrial**. Tradução de Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016. Título original: *The Fourth Industrial Revolution*. p. 66

SRNICEK, Nick. **Platform Capitalism**. Cambridge: Polity Press, 2017.

UBER. **About**. Disponível em <<https://www.uber.com/us/en/about/>>

UBER. **Drive.** Disponível em [https://www.uber.com/us/en/drive/?utm\\_source=uber&utm\\_medium=offerings](https://www.uber.com/us/en/drive/?utm_source=uber&utm_medium=offerings) acesso em 21.abr.2023.

UBER. **How does Uber work.** Disponível em <https://www.uber.com/us/en/about/how-does-uber-work/> acesso em 21.abr.2023.

UBER. **Uber offerings.** Disponível em <https://www.uber.com/us/en/about/uber-offerings/> acesso em 21.abr.2023.

ZUBOFF, Shoshanna. **The Age of Surveillance Capitalism.** The Fight for a Human Future at a New Frontier of Power. New York: Public Affairs, 2019.

## UBER, SURVEILLANCE CAPITALISM AND HUMAN DIGNITY

**ABSTRACT:** The article analyzes the labour relationships maintained with drivers by the company Uber, seeking to assess their compatibility with the intrinsic value of the human person and her autonomy, based on the theoretical framework of Surveillance Capitalism and Human Dignity. The configuration of the relationships is exposed; Surveillance Capitalism is described, revealing the economic scope of the company; and the implications of their practices are analyzed. In conclusion, an antagonism between the model of instrumentalization of the transport worker and the essential contents of Human Dignity is pointed out, entailing a reflection on the need to reform the practices adopted by Uber.

**KEY WORDS:** Uber, Labour Relations, Human Dignity