

O DIREITO ENQUANTO FENÔMENO MULTIDIMENSIONAL

2

Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos
(Organizador)

Atena
Editora
Ano 2021



O DIREITO ENQUANTO FENÔMENO MULTIDIMENSIONAL

2

Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos
(Organizador)

Atena
Editora
Ano 2021

Editora chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Assistentes editoriais

Natalia Oliveira

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto gráfico

Natália Sandrini de Azevedo

Camila Alves de Cremona

Luiza Alves Batista

Maria Alice Pinheiro

Imagens da capa

iStock

Edição de arte

Luiza Alves Batista

Revisão

Os autores

2021 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do Texto © 2021 Os autores

Copyright da Edição © 2021 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa

Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais

Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília

Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Profª Drª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionale delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Profª Drª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Prof. Dr. Arinaldo Pereira da Silva – Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará
Prof. Dr. Antonio Pasqualetto – Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Profª Drª Carla Cristina Bauermann Brasil – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Cleberton Correia Santos – Universidade Federal da Grande Dourados
Profª Drª Diocléa Almeida Seabra Silva – Universidade Federal Rural da Amazônia
Prof. Dr. Écio Souza Diniz – Universidade Federal de Viçosa
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Fágner Cavalcante Patrocínio dos Santos – Universidade Federal do Ceará
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jael Soares Batista – Universidade Federal Rural do Semi-Árido
Prof. Dr. Jayme Augusto Peres – Universidade Estadual do Centro-Oeste
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Profª Drª Lina Raquel Santos Araújo – Universidade Estadual do Ceará
Prof. Dr. Pedro Manuel Villa – Universidade Federal de Viçosa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Profª Drª Talita de Santos Matos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Tiago da Silva Teófilo – Universidade Federal Rural do Semi-Árido
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. André Ribeiro da Silva – Universidade de Brasília
Profª Drª Anelise Levay Murari – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Profª Drª Daniela Reis Joaquim de Freitas – Universidade Federal do Piauí
Profª Drª Débora Luana Ribeiro Pessoa – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Douglas Siqueira de Almeida Chaves – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Edson da Silva – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri
Profª Drª Elizabeth Cordeiro Fernandes – Faculdade Integrada Medicina
Profª Drª Eleuza Rodrigues Machado – Faculdade Anhanguera de Brasília
Profª Drª Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Profª Drª Eysler Gonçalves Maia Brasil – Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira
Prof. Dr. Ferlando Lima Santos – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Fernanda Miguel de Andrade – Universidade Federal de Pernambuco
Prof. Dr. Fernando Mendes – Instituto Politécnico de Coimbra – Escola Superior de Saúde de Coimbra
Profª Drª Gabriela Vieira do Amaral – Universidade de Vassouras
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Helio Franklin Rodrigues de Almeida – Universidade Federal de Rondônia
Profª Drª Iara Lúcia Tescarollo – Universidade São Francisco
Prof. Dr. Igor Luiz Vieira de Lima Santos – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Jefferson Thiago Souza – Universidade Estadual do Ceará
Prof. Dr. Jesus Rodrigues Lemos – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Jônatas de França Barros – Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Luís Paulo Souza e Souza – Universidade Federal do Amazonas
Profª Drª Magnólia de Araújo Campos – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Marcus Fernando da Silva Praxedes – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Maria Tatiane Gonçalves Sá – Universidade do Estado do Pará
Profª Drª Mylena Andréa Oliveira Torres – Universidade Ceuma
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Paulo Inada – Universidade Estadual de Maringá
Prof. Dr. Rafael Henrique Silva – Hospital Universitário da Universidade Federal da Grande Dourados
Profª Drª Regiane Luz Carvalho – Centro Universitário das Faculdades Associadas de Ensino
Profª Drª Renata Mendes de Freitas – Universidade Federal de Juiz de Fora
Profª Drª Vanessa da Fontoura Custódio Monteiro – Universidade do Vale do Sapucaí
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Welma Emidio da Silva – Universidade Federal Rural de Pernambuco

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Profª Drª Ana Grasielle Dionísio Corrêa – Universidade Presbiteriana Mackenzie
Prof. Dr. Carlos Eduardo Sanches de Andrade – Universidade Federal de Goiás
Profª Drª Carmen Lúcia Voigt – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Cleiseano Emanuel da Silva Paniagua – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás
Prof. Dr. Douglas Gonçalves da Silva – Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Profª Drª Érica de Melo Azevedo – Instituto Federal do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Profª Dra. Jéssica Verger Nardeli – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho
Prof. Dr. Juliano Carlo Rufino de Freitas – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Luciana do Nascimento Mendes – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Marques – Universidade Estadual de Maringá
Prof. Dr. Marco Aurélio Kistemann Junior – Universidade Federal de Juiz de Fora
Profª Drª Neiva Maria de Almeida – Universidade Federal da Paraíba
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Priscila Tessmer Scaglioni – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Sidney Gonçalves de Lima – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Linguística, Letras e Artes

Profª Drª Adriana Demite Stephani – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Angeli Rose do Nascimento – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro
Profª Drª Carolina Fernandes da Silva Mandaji – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Profª Drª Denise Rocha – Universidade Federal do Ceará
Profª Drª Edna Alencar da Silva Rivera – Instituto Federal de São Paulo
Profª Drª Fernanda Tonelli – Instituto Federal de São Paulo,
Prof. Dr. Fabiano Tadeu Grazioli – Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná
Profª Drª Miranilde Oliveira Neves – Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará
Profª Drª Sandra Regina Gardacho Pietrobon – Universidade Estadual do Centro-Oeste
Profª Drª Sheila Marta Carregosa Rocha – Universidade do Estado da Bahia

O direito enquanto fenômeno multidimensional 2

Diagramação: Camila Alves de Cremo
Correção: Giovanna Sandrini de Azevedo
Indexação: Gabriel Motomu Teshima
Revisão: Os autores
Organizador: Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

D598 O direito enquanto fenômeno multidimensional 2 /
Organizador Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos. –
Ponta Grossa - PR: Atena, 2021.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-5983-361-0

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.610211908>

1. Direito. 2. Leis. I. Vasconcelos, Adaylson Wagner
Sousa de (Organizador). II. Título.

CDD 340

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

Atena Editora

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

www.atenaeditora.com.br

contato@atenaeditora.com.br

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.

DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access, desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.

APRESENTAÇÃO

Em **O DIREITO ENQUANTO FENÔMENO MULTIDIMENSIONAL 2**, coletânea de vinte capítulos que une pesquisadores de diversas instituições, congregamos discussões e temáticas que circundam a grande área do Direito a partir de uma ótica que contempla as mais vastas questões da sociedade.

Temos, no presente volume, três grandes grupos de reflexões que explicitam essas interações. Neles estão debates que circundam estudos em direito penal e criminologia; estudos em direito do trabalho; e estudos sobre a justiça e seu funcionamento.

Estudos em direito penal e criminologia traz análises sobre descriminalização do aborto, estado de exceção, teoria da coculpabilidade do estado infrator, segurança, legítima defesa, crime organizado, presídios, revista vexatória, humanização das penas, estado de necessidade, prova ilícita pro reo e direito ao esquecimento.

Em estudos em direito do trabalho são verificadas contribuições que versam sobre trabalho infantil, sindicato, princípio da unicidade sindical, uberização e métodos alternativos de solução de conflitos.

No terceiro momento, estudos sobre a justiça e seu funcionamento, temos leituras sobre a justiça cível e sobre a justiça eleitoral.

Assim sendo, convidamos todos os leitores para exercitar diálogos com os estudos aqui contemplados.

Tenham proveitosas leituras!


Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

A LEITURA MORAL EM DWORKIN E O JULGAMENTO DA ADPF 442: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE O PENSAMENTO DE DWORKIN E COMO ESTE PODE AUXILIAR NA DESCRIMINALIZAÇÃO DO ABORTO NO BRASIL

Ingrid Maria Sindeaux Baratta Monteiro

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6102119081>

CAPÍTULO 2..... 17

O ESTADO DE EXCEÇÃO NA VISÃO DE GIORGIO AGAMBEN E HANNAH ARENDT: UMA ANÁLISE JURÍDICA A PARTIR DA REALIDADE BRASILEIRA

Amanda Pimentel de Souza

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6102119082>

CAPÍTULO 3..... 29

A APLICAÇÃO DA TEORIA DA COCULPABILIDADE DO ESTADO INFRATOR EM SENTENÇAS PENAS ABSOLUTÓRIAS

Francisco Davi Nascimento Oliveira


Flávia Maria Rocha Melo

José Francisco da Silva Júnior

Larah Roberta Campos Cansanção

Dayane Reis Barros de Araújo Lima


Romélio Alves Carvalho da Silva

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6102119083>

CAPÍTULO 4..... 38

SEGURANÇA PÚBLICA E REGULAÇÃO NA SEGURANÇA PRIVADA


Eliseu Gonçalves

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6102119084>

CAPÍTULO 5..... 53

A INCLUSÃO DE SITUAÇÃO DE LEGÍTIMA DEFESA AOS AGENTES DA SEGURANÇA PÚBLICA PELA LEI N. 13.967/2019 E A APLICABILIDADE NORMATIVA

Thiago Martins Carneiro


 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6102119085>








CAPÍTULO 6..... 67

A NECESSÁRIA INTERVENÇÃO ESTATAL PARA COIBIR O CRIME ORGANIZADO NOS PRESÍDIOS BRASILEIROS

Ari de Moraes Carvalho

Marcos Nogueira de Carvalho

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6102119086>


CAPÍTULO 7.....	86
REVISTA VEXATÓRIA NOS PRESÍDIOS	
Flaviana dos Santos Oliveira Cruz	
Sumye Ischy Laranjeiras	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.6102119087	
CAPÍTULO 8.....	104
SEXO OPRIMIDO: O ESQUECIMENTO DAS PARTICULARIDADES DO SEXO FEMININO DENTRO DO SISTEMA PRISIONAL	
Maria Rita Borges Ferreira Veloso	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.6102119088	
CAPÍTULO 9.....	112
APAC: UMA INSTITUIÇÃO A FAVOR DA HUMANIZAÇÃO DAS PENAS	
Bárbara Paiva	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.6102119089	
CAPÍTULO 10.....	118
ESTADO DE NECESSIDADE COMO INSTITUTO DE POLÍTICA CRIMINAL	
Antônio Martelozzo	
Chede Mamedio Bark	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.61021190810	
CAPÍTULO 11.....	130
CRIMES PASSIONAIS: FUNDAMENTOS HISTÓRICOS NA FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA SOCIEDADE BRASILEIRA	
Rosa Cristina da Costa Vasconcelos	
Andrea Soutto Mayor	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.61021190811	
CAPÍTULO 12.....	137
A ADMISSIBILIDADE DE PROVA ILÍCITA 'PRO REO': RAZOABILIDADE, PROPORCIONALIDADE E O DIREITO COMPARADO	
Jade Mireya Cambuí	
Moacyr Miguel de Oliveira	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.61021190812	
CAPÍTULO 13.....	141
O DIREITO AO ESQUECIMENTO: A BARREIRA LIMÍTROFE À LEI Nº 14.069/2020	
Igor Medinilla de Castilho	
Andréia Fernandes de Almeida Rangel	
Laone Lago	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.61021190813	

CAPÍTULO 14..... 154

O DIREITO AO ESQUECIMENTO ENQUANTO INSTRUMENTO DE EFETIVAÇÃO DO DIREITO A PERSONALIDADE FRENTE AO COMBATE DA CYBERCRIMINALIDADE

Mateus Catalani Pirani

Maria Beatriz Espinoza Miranda

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.61021190814>

CAPÍTULO 15..... 166

TRABALHO INFANTIL NO BRASIL: EVIDENCIANDO DADOS E DISCUTINDO MECANISMOS DE COMBATE


Bruno Gonzaga da Silveira Cardozo

Luiz Carlos de Abreu

César Albenes de Mendonça

Kátia Valeria Manhabusque

Italla Maria Pinheiro Bezerra

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.61021190815>

CAPÍTULO 16..... 180

REFORMA TRABALHISTA E SEUS REFLEXOS NAS RELAÇÕES DE TRABALHO, INSTITUIÇÕES SINDICAIS E A RELATIVIZAÇÃO DO PRINCÍPIO DA UNICIDADE SINDICAL


Bruna Rafaela da Silva Ferreira

Daniele Esteves Bisterço

Júlia Brandane Breda

Monique Hubach Pieretti


José Eduardo Lima Lourencini

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.61021190816>

CAPÍTULO 17..... 200

A RELAÇÃO DE TRABALHO ENTRE A UBER E SEUS “PARCEIROS”: O MOTORISTA ANTÔNIO

Jackeline Cristina Gameleira Cerqueira da Silva

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.61021190817>

CAPÍTULO 18..... 216

A APLICABILIDADE DOS MÉTODOS ALTERNATIVOS DE SOLUÇÃO DE CONFLITOS NO DIREITO DO TRABALHO

Eduardo Eger


 <https://doi.org/10.22533/at.ed.61021190818>


CAPÍTULO 19..... 226

O FIM DO “DEPENDE”: JURIMETRIA DOS PROCESSOS DA 7ª SECRETARIA ESPECIAL CÍVEL DE CURITIBA/PR ENTRE 2015 e 2017

Fernando Schumak Melo

Amanda Caroline Camilo

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.61021190819>

CAPÍTULO 20.....	241
AS MÚLTIPLAS DIMENSÕES DE ATUAÇÃO DA JUSTIÇA ELEITORAL E SUA IMPORTÂNCIA NA GARANTIA DA REPRESENTATIVIDADE DEMOCRÁTICA Henrique Rabelo Quirino	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.61021190820	
SOBRE O ORGANIZADOR.....	252
ÍNDICE REMISSIVO.....	253

A RELAÇÃO DE TRABALHO ENTRE A UBER E SEUS “PARCEIROS”: O MOTORISTA ANTÔNIO

Data de aceite: 02/08/2021

Jackeline Cristina Gameleira Cerqueira da Silva

Mestranda no Programa de Pós-Graduação em
Direito da UFRJ
<http://lattes.cnpq.br/9348768817328341>
<https://orcid.org/0000-0002-3076-5085>

Pesquisa apresentada originalmente no VIII Seminário de Direito e Sociedade do PPGSD/UFRJ, no ano de 2019.

RESUMO: As novas tecnologias de aplicativos como a Uber são uma nova técnica utilizada pelas sociedades empresárias para organizar a mão de obra. Por sua novidade, essas relações apresentam um desafio para o direito do trabalho brasileiro: a reinvenção. Seja para enquadrar a relação dos motoristas “parceiros” com a Uber como uma relação de emprego, seja para criação de um novo instituto jurídico capaz de englobá-los, fato é que essa nova categoria de trabalhadores não pode ficar à margem do ordenamento jurídico trabalhista, o qual tem por fundamento o princípio da proteção. O presente estudo realizou entrevistas com o motorista Antônio e analisou as informações disponíveis no aplicativo e no site da Uber para o referido parceiro, com o objetivo de verificar como esse tipo de serviço é executado e qual grau de autonomia resta a essa categoria de trabalhadores.

PALAVRAS-CHAVE: Trabalho no Século XXI, Aplicativo, Uber, Controle por programação.

ABSTRACT: New application technologies like Uber are a new technique used by business companies to organize the workforce. Due to their innovation, these relationships present a challenge to Brazilian labor law: a reinvention. Whether it is to frame an employment relationship between drivers and Uber, or to create a new legal institute capable of including them in the legal system, the fact is that this new category of workers cannot be excluded of the labor law, which based on the fundamental protection principle. This study realized interviews with a Uber driver and analyzed the information available on the app and on the Uber website for this partner, with the aim of verifying how this type of service is performed and what degree of autonomy remains for this category of workers.

KEYWORDS: 21st Century Work, Apps, Uber, Programmatic Control.

1 | INTRODUÇÃO

O sistema jurídico brasileiro não determina com clareza qual vínculo jurídico é estabelecido entre as sociedades empresárias administradoras dos aplicativos e seus “colaboradores”. Com efeito, há uma controvérsia no que diz respeito ao enquadramento jurídico dessa nova relação. Por conseguinte, esses trabalhadores, situados na *zone grise*, realizam sua atividade sem efetiva proteção legal.

A *zone grise* (ou zona cinzenta) é um conceito utilizado por Lorena Vasconcelos Porto (p. 15, 2009) para explicar as espécies

de trabalho que, a princípio, são difíceis de serem classificadas como empregatícias ou autônomas, exatamente onde se encontram trabalhos em que o poder empregatício não é mais exercido de forma direta e constante tal como ocorria nas fábricas fordistas, em que era caracterizada, como contraface desse poder, a subordinação clássica.

Desde o Toyotismo o exercício de poder tem se renovado e adquirido novas formas mais sutis, apesar de continuar dirigindo eficazmente a execução dos serviços (Druck, p.59 a 126, 1999). Apontando como inovação da estruturação produtiva do capital, a Uberização, denominação utilizada por alguns autores como Carelli (p.146, 2017), modificou a forma de organização da mão-de-obra, passando a contar com plataformas online, tal como os aplicativos para smartphones, para organizar os trabalhadores.

A presente pesquisa buscou analisar os efeitos da referida lacuna no exercício do trabalho dos motoristas por meio do estudo de caso do Motorista Antônio, que presta serviços para a Uber. Posteriormente, realizou um cotejo dos dados empíricos encontrados com as teorias de poder inteligente e gamificação (Han, 2018), que se articulam com as noções de universalização da subordinação (Porto, 2009) e de subordinação telemática (Carelli, 2017), para possibilitar a verificação do quanto de autonomia resta aos trabalhadores por plataforma, em especial o motorista da Uber, Antônio.

Considerando essa nova realidade que se impõe como desafio ao direito do trabalho, o contexto de desregulamentação específica e de ausência de uma jurisprudência pacífica sobre essa nova forma de organização laboral, é de suma importância que alternativas protetivas aos trabalhadores, consoantes com a realidade, sejam propostas. A partir desse tipo de iniciativa, o fim último do Direito Laboral, a proteção dos direitos fundamentais dos trabalhadores, será resguardado (Plá Rodrigues, 2015, p. 89-106).

2 | O MOTORISTA ANTÔNIO

O motorista Antônio¹ foi selecionado pela acessibilidade, a qual permitiu a coleta de dados a partir de entrevistas semiestruturadas, bem como do aplicativo do celular e do site disponibilizados pela Uber pelo login desse usuário.

Durante a realização da entrevista formal, com gravação e questionário semiestruturado², observou-se que o entrevistado ficou mais fechado do que em conversas informais, obtendo-se respostas mais diretas e sem muitas observações sobre a forma de prestação do serviço.

O estudo se iniciou desde o momento em que Antônio decidiu prestar efetivamente o serviço de motorista pela plataforma Uber, sem que houvesse nenhuma interferência nessa decisão. Ele informou que os motivos para buscar esse tipo de trabalho foram os relatos de pessoas próximas falando que ganhavam um bom dinheiro trabalhando poucas horas.

Antônio possui 59 anos, é morador da zona oeste, aposentado, autoidentificado

¹ Esse nome foi utilizado para respeitar a privacidade do motorista e manter seu anonimato.

² Realizada após 1 mês de serviço na Uber em 2019.

como pardo, com ensino superior completo, casado. Ele começou a trabalhar na plataforma há cerca de um mês, com o objetivo de complementar sua renda e ocupar o seu tempo.

2.1 A prestação dos serviços de motorista

Ao ser perguntado sobre o serviço realizado, Antônio se intitulou como profissional liberal. Em suas palavras, “sou profissional liberal... porque não tenho uma atividade certa, (...) hoje eu trabalho como motorista da Uber, autônomo.”

Como investimento inicial, Antônio financiou um carro novo para possibilitar o trabalho no Uber Black, categoria premium da Uber, que exige carros mais confortáveis e que, a princípio, proporciona maior retorno financeiro.

“O Uber Black, a primeira opção de viagem que criamos, oferece uma experiência de alto nível para o usuário da Uber. **E para você, motorista parceiro, o potencial de ganhos é maior** ao optar por receber solicitações de viagens tanto do Black, quanto de outros produtos (grifo nosso)”. (Uber, 2019)

Segundo Antônio, há diferença entre as exigências de um motorista do Uber X e do Uber Black. Pela análise do site da Uber, as exigências para o veículo se habilitar no Uber Black são realmente mais rigorosas. As características exigidas são um carro com “4 portas e 5 lugares, ar condicionado, bancos de couro, veículos SEDAN e SUV da cor preta.” Também há uma lista de modelos dos veículos específicos aceitos para esse tipo de serviço.

Segundo Antônio, a soma do gasto inicial com a compra do carro novo e o pagamento do seguro totaliza a dívida mensal de R\$2.500,00.

Para realizar o cadastro no aplicativo, Antônio disse que compareceu à sede da Uber apenas para tirar suas dúvidas e que todo o cadastro é feito pelo próprio aplicativo.

“A, o registro, a sim... você preenche um formulário dentro do aplicativo e lá você coloca seus documentos pessoais... Você coloca habilitação, endereço, dados pessoais... e do carro você manda uma foto do documento do carro, nada mais.” (Antônio)

No início desse registro, há sugestões do aplicativo sobre como o motorista deve realizar seu serviço. Segundo Antônio, “tem o aplicativo que te dá orientação. São três etapas da orientação, como se comportar como motorista perante o passageiro... são dados básicos pra ser um bom motorista.” Nessa linha, se o “parceiro” não seguir as orientações é excluído da plataforma.

“...se você não seguir você tá fora, você é desclassificado, te cortam você da Uber... através das reclamações dos passageiros, eles registram...se tiver um atuação ruim, uma má atuação, automaticamente você tem um ponto, você tem uma classificação né... O passageiro ele classifica você através do aplicativo, então ele te dá uma nota, então através dessa nota você vai até cinco... **e se você tiver uma nota abaixo de cinco você tem uma rejeição.** O passageiro também olha a tua classificação de estrela e se você tiver o

percentual muito baixo, pelo carro que eu me classifiquei pra dirigir, que é o Black e o Select, você precisa ter uma boa classificação, se não os próprios passageiros não pegam você. Então você... consequentemente, você não faz, você não bate a sua meta. Então quer dizer... **tudo tem um contexto né, é um conjunto de coisas pra você ser um bom motorista.**" (Antônio)

Perguntado se existia algum termo para ser assinado, ele afirmou que não, apesar de ter que aceitar os termos de uso do aplicativo após o cadastro. Ao analisar o cadastro desse parceiro no site, verificou-se que a Uber possui o registro das seguintes informações: nome completo, carteira nacional de habilitação, foto de perfil (com recomendações de como deve ser tirada), veículo utilizado com modelo, ano, Certificado de Licenciamento de Veículo e placa, e-mail, telefone e dados bancários.

Quanto à forma de pagamento padrão, a Uber realiza depósitos dos ganhos semanais de Antônio ao fim da semana, que foi identificado como o modelo de pagamento padrão. Há também a faculdade de escolher o FlexPay, em que o motorista pode retirar seus ganhos diários mediante o preenchimento de certos requisitos, como ter trabalhado ao menos duas semanas na plataforma.

No que diz respeito à jornada de trabalho, inicialmente Antônio planejou trabalhar de 5 às 14 horas (9 h/dia), de segunda à sexta, com uma meta de ganho mensal de seis mil reais. Após um mês de trabalho, Antônio afirmou que não pode trabalhar apenas esse período, porque tem uma meta para atingir.

Por isso, trabalha atualmente em torno das 5 às 18 horas (13 h/dia), ou até 22 horas (17 h/dia), de segunda a sexta, em busca de alcançar sua meta diária mínima de duzentos reais, que totaliza quatro mil reais mensais. Além disso, afirmou que possui a meta média de duzentos e cinquenta reais e o que vier a mais é vantajoso para ele.

Sobre intervalo para descanso e alimentação, Antônio afirmou no momento em que sente fome, ele come perto do local em que está com o carro, não possuindo nenhum lugar determinado para comer. Seu gasto com a refeição é de, em média, vinte reais por dia. Além disso, relatou que considera já estar descansando quando coloca gás no carro, momento em que aproveita para ir ao banheiro, ou quando não está com um cliente.

Os ganhos efetivos do mês analisado foram de cerca de quatro mil e novecentos reais. Descontados os gastos mensais fixos de quatro mil e quinhentos reais, incluindo os oitenta reais gastos diariamente com combustível, segundo as informações apuradas, o lucro total do último mês trabalhado equivale a quatrocentos reais.

Contabilidade de Antônio			
Despesas fixas mensais	Financiamento e seguro do veículo	R\$ 2.500,00	Balanco patrimonial
	Combustível	R\$ 1.600,00	
	Alimentação	R\$ 400,00	
	Total	R\$ 4.500,00	
Meta mensal mínima (R\$200/dia)		R\$ 4.000,00	-R\$ 500,00
Meta mensal média (R\$250/dia)		R\$ 5.000,00	R\$ 500,00
Valor total recebido no último mês		R\$ 4.900,00	R\$ 400,00

Figura 1

Contabilidade de Antônio

Verificou-se, pelo acesso à plataforma do motorista, que a Uber registra todas as viagens realizadas por meio de seu algoritmo com a especificação detalhada das seguintes informações: nome, telefone e e-mail do motorista, data, hora, ID de viagem, tipo (Uber X, Select ou Black), preço base, distância, tempo, complemento de preço mínimo, cancelamento, valor extra deixado pelo usuário, preço dinâmico e o total pago pela viagem. É possível baixar esses relatórios detalhados para cada semana trabalhada pelo motorista.

Ressalte-se que os valores a que o motorista tem acesso representa o valor que ele recebe pela prestação do serviço já descontada a taxa da Uber. Ao acessar esse painel de informações a Uber veiculou a informação de que os preços estavam mais simples, pois agora o motorista não precisaria descontar a referida taxa, tendo acesso direto ao que irá receber.

“Ganhos mais fáceis de entender

Você vai ver os valores que ganhou por cada minuto e por cada quilômetro que dirigiu. Não precisa mais subtrair a taxa de serviço da Uber para saber quanto você ganhou. Os preços são baseados na sua data de ativação na Uber.” (Uber, 2019)

Tal sistema parece ter sido implementado recentemente pela referência a expressão “não precisar mais subtrair a taxa de serviço”. Se, por um lado, a expressão direta do valor semanal recebido facilita o acesso do motorista a seus ganhos, por outro lado, distancia o motorista do sistema de cobrança praticado entre a Uber e os passageiros, dificultando o acesso do motorista ao valor que a Uber cobra pelas corridas. Reduz-se, assim, a transparência entre a Uber e os motoristas. Conseqüentemente, diminui a possibilidade de os “parceiros” reivindicarem a diminuição dessa cobrança, uma vez que não acompanham

qual é o montante esse valor diariamente.



Figura 2

Fonte: (Uber preços: 2019).

Tarifas definidas pela Uber no Município do Rio de Janeiro			
Tipo de serviço	Uber X		Uber Black
	Área verde	Área azul	
Preço Base	1,50	1,50	3,20
Preço por Km	1,50	1,20	1,84
Preço por minuto	0,1125	0,1125	0,184
Mínimo de ganhos de viagem	6,18	6,18	7,80
Taxa padrão cancelamento	pelo motorista	3,75	4,80
	pelo cliente	1,50	2,40
Variação da taxa de cancelamento	por km	1,05	1,84
	por minuto	0,1125	0,184
			*Valores em reais

Figura 3

Fonte: (Uber preços: 2019)

No serviço Uber X, verificou-se que o valor do serviço pago ao motorista é diferenciado de acordo com a área. Há duas áreas no município do Rio de Janeiro. A primeira área, demarcada em verde, engloba Recreio dos Bandeirantes, Vargem Grande, Barra da Tijuca, Zona Sul, Centro e Tijuca. A segunda área, em azul, engloba os demais territórios do município.

A principal diferença existente entre tais áreas é a cobrança diferenciada do preço por quilômetro, que é equivalente a R\$1,20 (área verde) e a R\$1,05 (área azul). Os demais preços fixados, quais sejam, o preço base (R\$1,50), o preço por minuto (R\$0,1125) e o mínimo de ganhos de viagem (R\$6,18) permanecem os mesmos.

Existe ainda a taxa de cancelamento, que possui uma parte fixa e uma parte variável. A parte fixa, denominada de “taxa padrão de cancelamento” é de R\$3,75 para o motorista e de R\$1,50 para o usuário. A parte variável é determinada pelos valores de R\$1,05 por quilômetro e R\$0,1125 por minuto.

No Uber Black não há divisão de áreas dentro do município do Rio de Janeiro. Por essa razão, todas as viagens realizadas nessa espécie possuem a mesma precificação: o preço base da viagem é de R\$3,20, ao qual se somam o preço por quilômetro (R\$1,84) e por minuto (R\$0,184). O mínimo cobrado para a viagem nesse serviço é de R\$7,80.

Quanto à taxa de cancelamento, também há cobrança acima da definida no Uber X. A parte fixa cobrada, ou seja, a “taxa padrão de cancelamento”, é de R\$ 4,80 para o motorista e de R\$2,40 para o usuário. A parte variável é de R\$1,84 por quilômetro e de R\$0,184 por minuto.

Ressalte-se que “a taxa da Uber também é aplicada na taxa de cancelamento.” Ou seja, a Uber também se apropria de uma parcela dessa cobrança. Pela explicação contida no site Uber, foi explicitado que uma fração da taxa de cancelamento do usuário é destinada ao motorista, para compensar o início do deslocamento para o local em que o usuário se encontrava. Entretanto, a destinação da taxa de cancelamento paga pelo motorista não foi esclarecida.

“Taxa de serviço da Uber

Será cobrado de você a taxa de serviço da Uber por cada viagem. O valor está disponível em uber.com/cities. A Uber vai cobrar esse valor dos usuários em seu nome.

Os preços mostrados aqui podem não se aplicar a tipos de viagem excluídos, como viagens com preço fixo no aeroporto e viagens com preço mínimo. Consulte o Anexo dos Termos financeiros para mais informações.” (Uber, 2019)

“Aviso legal

A Uber reserva-se o direito de reter, debitar ou reduzir pagamentos de taxas caso haja prova ou suspeita de erro, fraude, atividade ilegal ou violação dos termos do motorista. Todas as taxas de cancelamento são pagas conforme a nossa Política de cancelamento.” (Uber, 2019)

Por meio desses dados, fica evidente que o motorista não tem qualquer influência sobre a definição do valor do seu serviço, nem tampouco acesso transparente ao valor recebido pela Uber em cada corrida. Ademais, a taxa de cancelamento nas duas espécies de serviço é superior para o motorista do que para o usuário. Somado a isso, há repasse da taxa de cancelamento do usuário para o motorista. Entretanto, a taxa de cancelamento do motorista, a princípio, fica exclusivamente com a Uber, tendo em vista que não foi disponibilizada nenhuma informação de destinação diversa.

Essas informações esclarecem que a taxa de cancelamento do motorista tem caráter sancionatório. Configura-se, por conseguinte, como um meio de controle sobre a

execução dos serviços, desestimulando o cancelamento da corrida pelo motorista, caso contrário são realizados descontos pecuniários sem limitações. Tal sanção se equivale aos *sticks*, mecanismo de punição utilizado para controlar o trabalho, em contraposição com os *carrots*, recompensas dadas para estimular a produção.

“A subordinação dos dirigidos aos dirigentes cede à ideia do controle por **“stick”** (porrete) e **“carrots”** (premiação). Aqueles que seguem a programação recebem premiações, na forma de bonificações e prêmios; aqueles que não se adaptarem aos comandos e objetivos, são cortados ou punidos.” (Carelli, 2017, p. 141)

Na interface dos ganhos semanais da plataforma, ainda é possível verificar o total de horas que o parceiro esteve online durante a semana selecionada, sendo possível acessar todas as semanas desde o início do cadastro. No caso de Antônio, verificou-se que o trabalho foi se intensificando, sendo a última jornada semanal superior em cerca de 20 horas de trabalho se comparada com a primeira semana trabalhada. A média da jornada semanal de trabalho foi de cerca de 53 horas.

O aplicativo para o motorista ainda possui um sistema de mensagens pelo qual a Uber encaminha promoções, informações sobre número de viagens alcançadas, bem como diversas “dicas” de como o serviço deve ser prestado. Foram verificadas em torno de 20 dicas para o motorista que está em seus “primeiros dias com a Uber”.

Dentre as recomendações contidas nessas dicas, houve sugestões de como o motorista deve se comportar em casos de imprevistos e de emergência, como agir em caso de objetos esquecidos no carro e evitar se deslocar em viagens para não gastar combustível, por exemplo.

Houve ainda o direcionamento dos horários em que o motorista deve dirigir para aumentar seus ganhos, bem como o incentivo ao planejamento semanal das metas e horários para prestar o serviço, sob o título de “Dicas de ganhos”. Além disso, a Uber estimula a continuidade do trabalho mesmo após a meta ter sido alcançada.

“Aproveite os melhores horários. Durante a semana, três horários costumam recheiar o seu bolso: 6h às 9h; 11h às 14h; 18h às 22h. Quer outra dica? Seu app pode tocar ainda mais vezes no fim de semana.” (Uber, 2019)

“Faça seu planejamento semanal. Coloque objetivos para você e cumpra eles. Lembre-se de colocar valores diferentes para os diferentes dias da semana. Por exemplo: Sábados e Domingos, como são dias de maior movimento, considere colocar valores maiores. Quarta e terça com valores menores. Alcançou seus objetivos muito rápido? Aproveite o dia de movimento para fazer mais viagens :D” (Uber, 2019)

A Uber também incentiva o cumprimento de jornadas por meio de “promoções”. Dentre as promoções acessadas, verificou-se a definição de faixas de horário para trabalho com retorno definido de cento e sessenta reais. Para receber o referido valor, é necessário aceitar no mínimo 80% das viagens, completar duas ou mais viagens por hora online e ficar

três horas online dentro da faixa horária determinada, consecutivas ou não.

Verificou-se, ainda, a “promoção” de multiplicação dos ganhos em regiões ou horários específicos pré-determinados e o “desafio” de cumprir o objetivo de determinadas promoções para ganhar um valor extra, como por exemplo, segundo a própria Uber, completar um número determinado de viagens em quatorze dias para ganhar cento e cinquenta reais.

A linguagem utilizada nessas mensagens, como os termos “promoções”, “desafios”, bem como o uso de desenhos animados, tem promovido a aproximação da plataforma de serviços com um jogo. Nesse processo, busca-se transformar a interação do “parceiro” com a plataforma de prestação do serviço em um verdadeiro *game*, promovendo a gamificação do trabalho, tal como Byung-Chul Han (p.69, 2018) destaca, caracterizada pela “sensação de realização e do sistema de recompensas”, “o jogo gera mais desempenho e rendimento” uma vez que se utiliza das emoções do trabalhador/jogador para incentivar sua maior produtividade.

Lucre mais no dia a dia. Ganhar mais significa economizar mais e dirigir com inteligência. Assim como em um jogo, você pode usar boas estratégias para faturar mais de um jeito simples. Quer saber como? Siga as dicas compartilhadas pelos motoristas 5 estrelas” (Uber, 2019)

A Uber inclusive disponibilizou um jogo por meio das mensagens do aplicativo para que o motorista aprendesse como ser um parceiro cinco estrelas. “E se tivesse um jogo inspirado nas dicas dos motoristas mais bem avaliados? Bom, ele existe e você pode jogar agora mesmo. Quer aumentar sua nota de um jeito leve? Afinal, quem quer ser motorista parceiro 5 estrelas não brinca, se diverte.”

Ainda por meio das mensagens no aplicativo, o motorista foi informado que todas as viagens realizadas ficam “registradas em um sistema superseguro que permite à Uber saber quando você faz viagens, onde foi e quem fez a solicitação. Isso garante mais segurança para todos e ainda dá melhores condições de avaliar possíveis reclamações”.

Outra informação obtida por esse meio foi a recomendação de que o motorista deve utilizar o GPS do aplicativo. A mensagem está entre as dicas para os iniciantes, contendo a seguinte mensagem: “Siga as dicas. Como usar o GPS do melhor jeito? Qual trajeto você deve seguir? Dirigir com a Uber é simples, mas conhecendo as dicas de navegação fica ainda mais fácil. Vamos? Assista ao vídeo e dirija com confiança.”

Em seguida há a disponibilização do vídeo com as recomendações. Dentre as informações obtidas, verificou-se a alegação de que o motorista está livre para seguir ou não a rota do GPS e, em seguida, a observação de que “os usuários se sentem mais seguros quando os motoristas parceiros seguem a rota indicada, exceto quando eles mesmos pedem para seguir algum trajeto específico.”

Na mesma mensagem, ainda foi reforçada a ideia de que a Uber é “uma empresa de tecnologia que tem o seu sotaque, que ajuda você a ser dono do seu próprio destino e que

permite as pessoas se locomoverem pelas cidades como e onde quiserem.” A mensagem ainda continha informações sobre como o motorista deve agir para evitar fraudes e preocupações.

Tais dados evidenciam grande contradição no discurso da Uber: a princípio, o motorista é livre para seguir seu destino, mas, ao mesmo tempo, a Uber reforça por meio das mensagens e dos vídeos que para ser um bom motorista e, conseqüentemente, ter uma boa avaliação, é necessário seguir o trajeto pré-determinado pela plataforma.

Ainda há vídeos contendo dicas sobre (i) o que fazer para receber o pagamento, (ii) atendimento 5 estrelas, (iii) condições do carro (limpeza e odor), (iv) “como funciona a média de avaliações”, (v) “como agir em situações delicadas”, (vi) embarque e desembarque, (vii) navegação e (viii) como ser um motorista 5 estrelas. Foi apurada a existência de 8 vídeos disponibilizados na caixa de entrada do motorista, com em média quatro minutos e meio cada, contendo recomendações sobre a prestação do serviço.

Verificou-se, ainda, a utilização de expressões como “dicas dos parceiros mais experientes sobre o assunto” e “confira o que os motoristas parceiros 5 estrelas fazem”, recurso linguístico utilizado para reforçar a necessidade de seguir aquele modo de prestar o serviço. Nesse sentido, as chamadas “recomendações” se transformam em verdadeiras obrigações dos motoristas, tendo em vista a existência do sistema de avaliação dos clientes em cada viagem realizada.

Na interface do aplicativo ficam disponíveis as avaliações dos passageiros a respeito dos seguintes temas: (i) respeitoso, (ii) muito simpático, (iii) cuidadoso no trânsito, (iv) boa rota, (v) ótimo papo, (vi) carro limpo e (vii) atendimento. Tal divisão temática foi definida pela Uber e também é responsável por dirigir o modo de prestação de serviços, uma vez que leva o “parceiro” a prestar atenção exatamente nessas questões enquanto executa o serviço.

A Uber recomendou, ainda, aparelhos celulares para o parceiro. Uma das mensagens para iniciantes continha uma lista de aparelhos “para facilitar o dia a dia”.

A referida sociedade empresária também divulgou por meio das mensagens na caixa de entrada do aplicativo a sua Política de Tolerância Zero sobre violência e discriminação, bem como a existência de um Código de Conduta.

Por esse mesmo meio, foi apurada a existência de incentivos por parte da Uber para a realização de viagens de longa distância. Sob o título “dicas semanais”, o motorista Antônio recebeu a mensagem “você não pode perder tempo e aumentar seus ganhos”, acompanhada de mais detalhes sobre os acréscimos de trinta centavos por quilômetro recebidos em viagens com distância superior a vinte quilômetros.

Ademais, foi identificada uma organização interna da Uber quanto a viagens realizadas no aeroporto Santos Dumont. Apenas motoristas que realizaram mais que 50 viagens e que possuem nota superior a 4.65 podem acessar o aeroporto. Além disso, a Uber incentiva que os motoristas realizem viagens de curta distância desse ponto de

partida, assegurando o lugar do motorista nessa fila.

3 | DISCUSSÃO TEÓRICA

Nesse contexto de inovação tecnológica do trabalho mediado por plataformas há uma disputa discursiva. Por um lado, as sociedades empresárias administradoras dos aplicativos difundem a ideia da plena autonomia dos “colaboradores”, tal como pode se verificar no site da Uber (Uber, 2019), plataforma que popularizou esse tipo de organização laboral, ou da Associação Brasileira Online to Offline³, que conta com a participação de representantes de plataformas de crowdwork, em que são conectados os consumidores e os prestadores dos serviços (Signes, p.28 a 43, 2017). Denominam-se como um marketplace, ou seja, um local que proporciona a comercialização de serviços, sem a interferência na sua prestação.

Parte da doutrina e da jurisprudência discorda com a autonomia alegada pelas administradoras das plataformas. Tal vertente considera que há sim a caracterização da relação de emprego, apesar de não existir a heterodireção patronal forte e constante cosubstanciada na figura pessoal de um gerente. Partindo do pressuposto de que o instituto jurídico emprego foi criado para assegurar direitos básicos aos trabalhadores, o seu conceito pode ser adequado às modificações da sociedade produtiva. Nesse contexto, Lorena Vasconcelos Porto propõe a ampliação das dimensões da subordinação. A limitação do conceito de subordinação a uma realidade que não é exclusiva no modelo produtivo capitalista atual, que adota meios de controle além da heterodireção patronal forte e constante, implicaria, inevitavelmente, a violação da “própria razão de ser (teleologia) do Direito do Trabalho: a proteção dos trabalhadores” (Porto, p. 45, 2009). Em consequência, todo o processo de democratização de direitos fundamentais laborais seria perdido, tendo em vista que restaria, apenas o exercício do poder patronal sem serem assegurados direitos mínimos aos trabalhadores subordinados por outros meios de controle.

O referido reducionismo também caracterizaria “clara violação ao princípio da isonomia, por se conferir um tratamento diferenciado a pessoas em condições equivalentes” (Porto, 2009, p. 45), uma vez que faticamente restaria configurada a relação de emprego (estando presentes todos os seus elementos determinados pelos artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho, quais sejam: (i) trabalho prestado por pessoa natural (ou física), (ii) com pessoalidade, (iii) de forma não eventual, (iv) onerosa e, por fim, (v) com subordinação), mas juridicamente ela não seria reconhecida como tal. Portanto, as garantias justralhistas não seriam asseguradas para todos os trabalhadores (Porto, 2009, p. 45, 51-59).

³ <https://o2obrasil.com.br/>

4 I QUAL GRAU DE AUTONOMIA RESTA AO MOTORISTA ANTÔNIO?

A Uber, como restou evidente, possui todos os registros da jornada de Antônio e, inclusive, incentiva que os motoristas realizem o trabalho habitualmente e em horários específicos. Considerando que os motoristas integram o padrão dos fins ordinários do empreendimento da Uber e a dinâmica regular da empresa, caracterizando-se a habitualidade (Delgado, 2017, p. 320), como também a possibilidade do controle da jornada demonstrada pela existência de registro de todas as corridas realizadas e do tempo em que o motorista ficou online na plataforma, não há razão para a ausência de limitação da duração do trabalho desse seguimento de trabalhadores.

Além disso, a Uber também controla o modo de execução do trabalho por meio das “dicas”, “promoções” e “desafios”, assim como pelo sistema de classificação pelas notas dos clientes e pela taxa de cancelamento do motorista. Dessa forma, fica evidenciado o seu controle diretivo por meio de “*carrots*” e “*sticks*”, demonstrando que não há plena autonomia desses trabalhadores (Carelli, 2017, p. 141).

Como a contraface desse poder, manifesta-se também a subordinação. Realizada sob uma nova técnica, a *programação por comandos*, a subordinação se configura a partir da programação, a qual é capaz de assinalar, ao trabalhador, como a prestação de serviço deve ser executada, conforme as necessidades detectadas pelo próprio programa (Carelli, 2017, p. 140). Dessa forma, os algoritmos, como uma receita culinária, determinam o passo a passo da resolução dos problemas que surgem durante a realização da prestação de serviços, apresentando-se como protocolo a ser cumprido pelo funcionário, sem que este possua autonomia decisiva (Carelli, 2017, p. 140).

Carelli (2017, p. 141) observa “uma contradição própria do novo modelo” de organização por comandos, asseverando que “ao mesmo tempo em que acena para a entrega de parcela de autonomia ao trabalhador, essa liberdade é impedida pela programação, pela só e mera existência do algoritmo”.

Essa releitura da subordinação é impositiva, em prol da universalização da subordinação (Porto, 2009, p. 267 e 268), pois apenas assim a missão do protetiva do direito do trabalho será cumprida. Indo ao encontro do que Plá Rodrigues (2015, p. 89-106) defende em relação à fundamentalidade do princípio da proteção no direito do trabalho, com o objetivo de defender os direitos fundamentais dos trabalhadores nas relações laborais.

Verificou-se que, apesar de o trabalhador possuir alguma autonomia para determinar os horários em que trabalha, a linguagem utilizada pela plataforma da Uber incentiva a prestação do serviço sem o estabelecimento de nenhum limite de jornada. Além disso, como ficou claro, a autonomia quanto à determinação da jornada diária não é plena, uma vez que: (i) a própria Uber incentiva o estabelecimento de metas semanais e (ii) o trabalhador possui o mínimo diário que precisa receber para sobreviver, tal como Antônio retratou com sua meta de duzentos reais diários.

Por esse cenário, a autonomia existente para o trabalhador subordinado é o de parar de trabalhar quando atingir a meta. Entretanto, essa autonomia residual verificada é relativizada pela Uber, que incentiva o trabalhador a continuar o serviço após atingir a meta muito cedo. No fim das contas, qual autonomia o motorista Antônio possui?

Antônio se encontra dentro da ideia do empreendedor de si mesmo, decorrente do neoliberalismo, em que cada indivíduo é responsável por seu sucesso ou seu fracasso. Dessa forma, não consegue identificar a submissão a que está submetido e, por essa razão, se autointitula como autônomo. O que colabora para essa situação são a sutileza e a faceta amigável do poder que é exercido pela Uber, o qual se baseia “na auto-organização e na otimização pessoal voluntárias” (Han, 2018, p. 9 a 28).

Nesse contexto, apesar de discursivamente o trabalhador ser autônomo (como defende a Uber), a realidade dos fatos se impõe. O trabalhador precisa viver, pagar as contas e se alimentar. Assim, a única escolha possível é vender sua mão de obra para se sustentar. Ligar o aplicativo ou não é, no fim das contas, a expressão do pouco de autonomia que resta ao trabalhador, assim como um trabalhador comum é “autônomo” ao escolher comparecer ou não à sede da empresa em que trabalha. No fim das contas, o que resta, na verdade, é uma autonomia ficta.

Nas relações tradicionais, o empregado possui um horário de trabalho determinado e o empregador, por meio do seu poder disciplinar, pode punir o trabalhador que falte ou se atrase injustificadamente, podendo, no último caso, despedi-lo por justa causa (art. 482, e, CLT). Ocorre que a adoção do banco de horas (art. 59, §5º, CLT) também relativizou essa frequência e o trabalhador pode escolher chegar mais tarde e sair mais cedo, desde que compense nos outros dias o necessário para completar sua jornada, sendo-lhe delegada, portanto, uma parcela pequena de autonomia em determinar, dentro de certos parâmetros, o seu horário de trabalho. Nessa hipótese que já aponta maior flexibilização na prestação do serviço, o salário é pago por hora trabalhada.

No aplicativo, diferentemente, o salário é pago por produção. Logo, não há a fixação desde já de uma jornada de trabalho, o que é característico dessa modalidade. A remuneração é variável conforme a execução dos serviços. No caso do empregado vendedor que tem o salário baseado unicamente no número de vendas, por exemplo, no mês em que a produção não atinge o salário mínimo, há a garantia constitucional do seu pagamento (art. 7º, VII, CRFB).

Do mesmo modo, deveria ser assegurada a garantia do salário mínimo para os trabalhadores por aplicativo, pois a sua ausência faz com que o trabalhador fique sujeito unicamente ao impositivo fático da necessidade de trabalhar para alcançar a meta e pagar as contas no fim do mês.

A ausência dessa garantia também se articula com a ausência do limite de jornada de oito horas diárias e quarenta e quatro horas semanais fixadas constitucionalmente no artigo 7º, XIII. Isso ocorre porque, sob a necessidade de prover seu próprio sustento e sem

a garantia de um salário mínimo, os trabalhadores podem ultrapassar a jornada máxima constitucional.

O limite existente nas suas realidades é o mínimo a ser trabalhado para poder viver, não há máximo. A referida ausência de limites também é estimulada pela Uber, que induz o trabalhador a continuar trabalhando, mesmo após a sua meta, bem como pelo discurso *gamer*, que estimula as emoções para alcançar metas, adotado no aplicativo (Han, 2018, p. 69 a 75). Consequentemente, não há proteção de sua saúde física e mental, nem de sua segurança.

As normas internacionais do trabalho também ressaltam a importância da limitação da jornada de trabalho. O artigo 427 do Tratado de Versalhes, que possibilitou a criação da OIT, fixa “a adoção da jornada de 8 horas e semana de 48 horas como objetivo a alcançar”. Já a Convenção 155 da OIT estabelece, em seu artigo 4, 1, que os Estados membros devem realizar a revisão das políticas nacionais para assegurar a saúde e segurança dos trabalhadores.

Como foi visto, apesar de Antônio ser aposentado e utilizar a Uber para complementar sua renda, sua jornada semanal ultrapassa o estabelecido pelo ordenamento jurídico nacional e internacional, totalizando 53 horas.

Considerando a tendência de avanço tecnológico e a propagação dessa nova técnica de organizar a mão de obra para outros ramos da economia além do de transportes, é impositiva a adoção de meios que assegurem direitos a essa nova categoria de trabalhadores.

A caracterização de um terceiro tipo de relação, menos protetivo, tal como os parassubordinados na Itália, como ficou demonstrado por Porto (2009, p. 104 a 199), promove a desproteção em vez da garantia dos direitos fundamentais, uma vez que reduz a noção de subordinação a sua dimensão clássica. Diminui-se, assim, todo o manto protetivo, construído doutrinaria e jurisprudencialmente, para a proteção do trabalho subordinado por outros meios.

Consequentemente, os trabalhadores antes enquadrados na relação de emprego pela subordinação objetiva (Porto, 2009, p. 67) ou telemática (Carelli, 2017, p. 140) são empurrados para o terceiro tipo, pois o poder diretivo é exercido nessas relações por meios indiretos, menos visíveis. Logo, para que fosse criado um conceito determinado de parassubordinação foi necessário que o conceito de subordinação retrocedesse para o clássico conceito de poder diretivo forte e constante, caso contrário a parassubordinação inexistiria por estar englobada no próprio conceito de subordinação (Porto, 2009, p. 124).

Dessa forma, um tipo intermediário não resolve adequadamente a situação da *zona grise*, pois o resultado alcançado não é a proteção. Descartando a adoção dessa alternativa, o meio de proteção isonômico seria a declaração da caracterização da relação de emprego ou a aplicação do regime de empregado por equivalência, tal como ocorre com o trabalhador avulso no Brasil e em algumas categorias na França (Porto, 2009, p. 110,

111). Dessa forma, o fim protetivo do direito do trabalho será viabilizado para essa nova categorial laboral.

5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como ficou comprovado pela pesquisa empírica, o efeito da desregulamentação específica e a ausência de uma posição pacificada na jurisprudência sobre a caracterização ou não da relação de emprego entre os motoristas e a Uber tem efeitos perversos sobre a prestação dos serviços, uma vez que os “parceiros” não possuem as garantias constitucionais mínimas.

Antônio, que possui 59 anos, apesar de ser aposentado e realizar o serviço de motorista para complementar sua renda, realiza jornadas acima das 44 horas semanais fixadas na Constituição (art. 7º, XIII). Além disso, não possui a garantia do salário mínimo (art. 7º, VII, CRFB), o que reforça a sua tendência, incentivada pela Uber, de prestar o serviço sem limite de jornada até alcançar e ultrapassar a meta fixada. Contribuindo para ausência de garantias no exercício do trabalho, Antônio não possui descanso intrajornada e interjornada determinado, o que também não é incentivado em nenhum momento pela Uber.

A empresa, pelo contrário, por meio da gamificação da prestação dos serviços, utiliza-se de estímulos, promoções e notas para moldar e intensificar a produção do motorista, uma vez que induzem emoções positivas que atuam no nível pré-reflexivo da psique (Han, 2018, p. 23 a 27). Ademais, a plataforma controla a execução do serviço por meio amigável das sugestões dos motoristas 5 estrelas, vídeos de como se tornar um dos motoristas mais bem avaliados, ou seja, utilizando-se de uma linguagem sugestiva e sutil, em que o poder diretivo se invisibiliza para o motorista. Esse é o exercício do poder inteligente que se torna imperceptível para o subordinado, o qual é incentivado a se auto-organizar e aumentar sua produção “voluntariamente” (Han, 2018, 23 a 27).

Sob o manto da sutileza, o poder é muito mais eficiente, pois dá a sensação de liberdade (Han, 2018, p. 27). Apesar dessa sensação, a subordinação telemática está presente, em razão dos comandos dos algoritmos que controlam sobremaneira a execução dos serviços (Carelli, 2017, p. 140). Nesse contexto, há uma margem de autonomia muito pequena em ligar ou não o aplicativo, tal como um empregado de uma empresa pode comparecer ou não à sede da sua empresa para trabalhar.

É, portanto, urgente a necessidade de serem reguladas essas novas modalidades de trabalho em crowdwork offline e específico (Signes, p.28 a 43, 2017), que se multiplicam cada dia mais. À primeira vista, a parassubordinação pode parecer resolver o problema, entretanto, gera a ausência de isonomia ao conceder proteções distintas a indivíduos em igual situação de subordinação (Porto, 2009, p. 267). Por essa razão, as alternativas protetivas plausíveis são o reconhecimento da configuração da relação de emprego

por meio da universalização da subordinação, que se configura nesse caso por meio da programação (subordinação telemática), ou a equiparação desse tipo de serviço ao empregado, tal como ocorre com o avulso no Brasil e outras categorias na França.

REFERÊNCIAS

CARELLI, Rodrigo de Lacerda de. O Caso Uber e o Controle por programação: de carona para o Século XIX. In LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves. CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.) *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano: a intermediação de mão de obra a partir das plataformas eletrônicas e seus efeitos jurídicos e sociais*. São Paulo: LTr, 2017. p. 130- 146.

DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de direito do trabalho*. 16. ed. São Paulo: LTr, 2017.

DRUCK, Maria da Graça. *Terceirização: (des)fordizando a fábrica, um estudo de complexo petroquímico da Bahia*. São Paulo: Boitempo, 1999.

HAN, Byung-Chul. *Psicopolítica: O neoliberalismo e as novas técnicas de poder*. Tradutor: Mauricio Liesen. Belo Horizonte: Ayine: 2018.

PORTO, Lorena Vasconcelos. *A subordinação no contrato de trabalho: uma releitura necessária*. São Paulo: LTr, 2009.

SIGNES, Adrian Todolí. *O Mercado de Trabalho no Século XXI: on-demandeconomy, crowdsourcing e outras formas de descentralização produtiva que atomizam o mercado de trabalho*. In LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves. CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord.) *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano: a intermediação de mão de obra a partir das plataformas eletrônicas e seus efeitos jurídicos e sociais*. São Paulo: LTr, 2017. p. 28 a 43.

RODRIGUES, Américo Plá. *Princípios de Direito do Trabalho: fac-similada*. São Paulo, Ltr, 2015.

Requisitos para os motoristas parceiros: Como dirigir com a Uber. *Em*: Uber. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/?_ga=2.10496690.724237366.1566663189-2024061583.1566663189&state=Nh-hB0nRmBETQw8i2zd8xqC92h_EWdysZ79snqygFgl%3D&csid=5H77JE3jr3a0eepbjdA7XA#_>. Acesso em 24 de agosto de 2019.

Uber Preços. *Em*: Uber. Disponível em: <<https://partners.uber.com/p3/payments/fares>>. Acesso em 24 de agosto de 2019.

Uber Ajuda. *Em*: Uber. Disponível em <<https://help.uber.com/partners/article/como-as-taxas-de-cancelamento-de-usu%C3%A1rio-s%C3%A3o-cobradas?nodeId=eebc0564-5228-4d70-997c-0fe63f0753c2>>. Acesso em 24 de agosto de 2019.

Uber Ganhos de parceiro. *Em*: Uber. Disponível em <<https://partners.uber.com/p3/payments/weekly-earnings>>. Acesso em 24 de agosto de 2019.

Uber Black. *Em*: Uber. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/resources/uberblack/>>. Acesso em 25 de agosto de 2019.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Aborto 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 123

C

Cível 32, 226, 227, 228, 229, 230, 233, 234, 236, 238

Crime organizado 56, 58, 59, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85

D

Descriminalização 1, 2, 10, 11, 13, 14, 15

Direito 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 75, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 100, 101, 102, 103, 105, 108, 109, 112, 113, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 161, 162, 163, 164, 165, 179, 180, 183, 184, 185, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 206, 210, 211, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 224, 225, 227, 228, 229, 235, 238, 239, 242, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252

E

Eleitoral 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251

Esquecimento 19, 104, 141, 142, 143, 144, 145, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 161, 162, 163, 164, 165

Estado de exceção 17, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28

Estado de necessidade 21, 23, 26, 43, 59, 60, 61, 62, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129

F

Feminino 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 131, 135, 166, 169, 171, 172, 173, 177

Fenômeno 71, 154, 155, 158, 163, 164, 168

Funcionamento 42, 81, 83, 95, 160, 162, 218, 238, 245, 246

H

Humanização 112, 113, 116, 117

I

Infantil 107, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 177, 178, 179

J

Justiça 2, 4, 7, 26, 30, 40, 42, 55, 56, 57, 58, 64, 65, 85, 90, 91, 96, 98, 101, 111, 112, 117, 134, 135, 136, 138, 140, 145, 146, 147, 157, 158, 163, 183, 188, 219, 220, 221, 223, 230, 231, 236, 237, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251

L

Legítima defesa 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 120, 123, 133, 134, 139

M

Métodos alternativos de solução de conflitos 216

Multidimensional 154, 250

P

Pena 13, 32, 38, 40, 56, 57, 60, 68, 71, 78, 81, 82, 88, 89, 94, 95, 102, 105, 106, 111, 112, 113, 117, 118, 126, 132, 133, 144, 145, 146, 147, 148, 151, 152, 157, 158, 190, 234

Penal 8, 9, 11, 12, 19, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 43, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 69, 72, 75, 81, 82, 83, 88, 89, 91, 92, 94, 95, 100, 101, 102, 103, 106, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 121, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 152, 153, 160, 165

Presídio 72, 73, 75, 76, 90, 92, 103, 106

Princípio da unicidade sindical 180, 183, 190, 193, 194, 195, 196, 197

Pro Reo 137, 138, 139

Prova ilícita 137, 138, 139

R

Revista vexatória 86, 87, 90, 91, 98, 100, 102

S

Segurança 23, 25, 30, 31, 33, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 73, 74, 75, 78, 79, 82, 84, 86, 87, 88, 90, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 111, 120, 130, 134, 143, 150, 155, 156, 160, 183, 186, 208, 213, 228, 229, 246, 250

Sindicato 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 198, 220, 223

T

Trabalho 25, 31, 35, 36, 37, 38, 41, 53, 55, 56, 68, 69, 89, 93, 106, 109, 113, 115, 118, 132, 134, 135, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 194, 196, 197, 198, 200, 201, 202, 203, 207, 208, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225,

227, 228, 230, 235, 241, 242, 245, 248, 249, 251

U


Uber 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215



O DIREITO ENQUANTO FENÔMENO MULTIDIMENSIONAL





2

-  www.atenaeditora.com.br
-  contato@atenaeditora.com.br
-  [@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora)
-  www.facebook.com/atenaeditora.com.br



O DIREITO ENQUANTO FENÔMENO MULTIDIMENSIONAL

2

-  www.atenaeditora.com.br
-  contato@atenaeditora.com.br
-  [@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora)
-  www.facebook.com/atenaeditora.com.br