

FAMIG – FACULDADE MINAS GERAIS

CURSO DE DIREITO

ARICLENES FERNANDO ALVES DOS SANTOS MARINHO

**RESPONSABILIDADE CIVIL DAS PLATAFORMAS
DIGITAIS PELO ACIDENTE DE TRABALHO DO
MOTOBOY**

**Belo Horizonte
2022**

ARICLENES FERNANDO ALVES DOS SANTOS MARINHO

**RESPONSABILIDADE CIVIL DAS PLATAFORMAS
DIGITAIS PELO ACIDENTE DE TRABALHO DO
MOTOBOY**

Monografia apresentada à FAMIG –
Faculdade Minas Gerais, como
requisito parcial para a obtenção do
título de Bacharel em Direito.

Orientador: Carlos Henrique Passos
Mairink

**Belo Horizonte
2022**

ARICLENES FERNANDO ALVES DOS SANTOS MARINHO

**RESPONSABILIDADE CIVIL DAS PLATAFORMAS DIGITAIS
PELO ACIDENTE DE TRABALHO DO MOTOBOY**

Monografia apresentada à FAMIG –
Faculdade Minas Gerais, como
requisito parcial para a obtenção do
título de Bacharel em Direito.

BANCA EXAMINADORA

Orientador da Instituição FAMIG

Membro da Instituição FAMIG

Membro da Instituição FAMIG

Belo Horizonte, _____ de 2022

À minha mãe Mariana Alves dos Santos (in memoriam), que sempre estará presente em meu coração.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço à Deus, pois sem Ele nada é possível!

Agradeço à minha esposa Bárbara Cristina Gomes Marinho Alves por compreender as várias horas em que estive ausente por causa do desenvolvimento deste trabalho.

Agradeço ao meu orientador Carlos Henrique Passos Mairink, por sua disponibilidade, e incentivo que foram fundamentais para realizar e prosseguir este estudo.

Ao corpo docente do curso de Direito da FAMIG, que sempre transmitiu seu saber com muito profissionalismo.

Epígrafe

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo investigar a possibilidade de responsabilização civil das plataformas digitais pelo acidente de trabalho envolvendo os motoboys prestadores de serviço. Para tanto, foi realizada uma pesquisa qualitativa de caráter bibliográfico e documental. Os motoboys entregadores se submetem a uma jornada de trabalho árdua, devido a seus ganhos estarem diretamente relacionados ao número de entregas que realizam, além disso, esses trabalhadores são constantemente expostos a assaltos, violência e acidentes de trânsito. A atividade desenvolvida pelos motoboys entregadores de plataformas digitais e aplicativos de delivery não é considerada trabalho com vínculo empregatício, dessa forma, essas empresas são isentas de cumprir com os deveres postos na CLT, onde estão inclusos os acidentes de trabalho, assim como férias, 13º salário, jornada máxima de trabalho diária, FGTS e INSS. Diante do reconhecimento da periculosidade da atividade exercida pelos motoboys entregadores de aplicativos e plataformas digitais de delivery, emerge a hipótese de aplicação do parágrafo único do artigo 927 do Código Civil nos casos de acidente de trabalho, reconhecendo-se a responsabilidade objetiva dos aplicativos e plataformas. Conclui-se que é necessário o reconhecimento do vínculo empregatício entre os motoboys entregadores e as plataformas digitais e os aplicativos de delivery, garantindo a esses trabalhadores os direitos previstos na CLT.

Palavras-chave: Direito Trabalhista. Motoboys Entregadores. Plataformas Digitais. Aplicativos de Delivery.

ABSTRACT

The present work aims to investigate the possibility of civil liability of digital platforms for the work accident involving motoboys service providers. For that, a qualitative research of bibliographic and documentary character was carried out. Delivery motorcycle couriers undergo an arduous workday, due to their earnings being directly related to the number of deliveries they make, in addition, these workers are constantly exposed to robberies, violence and traffic accidents. The activity carried out by motoboys who deliver digital platforms and delivery apps is not considered work with an employment relationship, thus, these companies are exempt from complying with the duties set out in the CLT, which includes work accidents, as well as vacations, 13 ° salary, maximum working day, FGTS and INSS. Faced with the recognition of the dangerousness of the activity carried out by motoboys delivering apps and digital delivery platforms, the hypothesis of applying the sole paragraph of article 927 of the Civil Code in cases of work accidents emerges, recognizing the strict liability of apps and platforms . It is concluded that it is necessary to recognize the employment relationship between motoboys and digital platforms and delivery applications, guaranteeing these workers the rights provided for in the CLT.

Keywords: Labor Law. Delivery Motoboys. Digital Platforms. Delivery Apps.

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| 1 INTRODUÇÃO | 11 |
| 2 A INFLUÊNCIA DA ERA INFORMACIONAL DIGITAL NO TRABALHO | 14 |
| 3 A INFORMALIZAÇÃO NO TRABALHO DOS MOTOBOYS | 18 |
| 3.1 Subordinação e Intensificação da exploração do trabalho de motoboys | 20 |
| 4 A PROTEÇÃO PELO DIREITO DO TRABALHO DO MOTOBOY ENTREGADOR | 21 |
| 4.1 A responsabilidade do tomador de serviços por acidente de trabalho em atividades de risco | 22 |
| 4.2 A proteção constitucional contra acidentes de trabalho | 24 |
| 5 DOS ENTREGADORES DE APLICATIVOS: RELAÇÃO DE EMPREGO OU DE TRABALHO? | 26 |
| 5.1 Caracterização do vínculo empregatício e suas formas de contratação | 26 |
| 5.2 Do vínculo de emprego entre os motoboys entregadores e as plataformas contratantes detentoras dos aplicativos | 28 |
| 6 CONCLUSÃO | 30 |
| REFERÊNCIAS | 30 |

1 INTRODUÇÃO

O serviço de entregas em domicílio se tornou um fenômeno de escala mundial, que abarca várias pessoas, incluindo trabalhadores de diversas qualificações, dentre eles a categoria dos motoboys. A monopolização do setor de entregas pelos aplicativos tem desencadeado na informalização do trabalho dos motoboys, ditando suas condições de trabalho que a cada dia estão mais precárias e reestruturando todo esse ramo econômico, assim como estabelecendo novas formas de controle sobre esses trabalhadores.

Diante disso, há a transformação de um trabalho publicamente regulado e socialmente reconhecido para um trabalho amador, bem como a exposição do motoboy a maiores riscos, acentuando-se aqueles inerentes à profissão, como os acidentes de trânsito.

O presente trabalho partiu da hipótese de que as plataformas digitais têm impulsionado os motoboys a correrem mais riscos, uma vez que eles recebem por cada entrega realizada e por isso precisam realizar o máximo de entregas por dia, o que faz com que eles corram mais riscos, resultando no aumento de acidentes laborais.

O objetivo do presente estudo consistiu em investigar a possibilidade de responsabilização civil das plataformas digitais pelo acidente de trabalho envolvendo os motoboys prestadores de serviço. Para tanto, foram definidos como objetivos específicos: (i) Discorrer sobre a influência da era digital no trabalho; (ii) Discorrer sobre a informalização da profissão do motoboy entregador; (iii) Compreender a necessidade de responsabilização civil objetiva dos aplicativos pelos acidentes de trabalho sofridos pelos motoboys que lhes prestam serviços.

A pesquisa foi classificada como qualitativa. A pesquisa qualitativa se preocupa com a profundidade da compreensão de um determinado objeto. Para alcançar o objetivo proposto, a investigação foi conduzida a uma pesquisa bibliográfica. A pesquisa bibliográfica procura a resolução de um problema através de obras já publicadas, a fim de discutir e analisar as suas contribuições científicas. A pesquisa bibliográfica irá apresentar subsídios para o conhecimento do tema estudado, com ênfase nas perspectivas em que o tema foi apresentado na literatura científica.

Quanto aos métodos de pesquisa, foi utilizada a coleta documental. Para tanto, foram considerados livros, artigos científicos, teses e dissertações que tem como temática o Direito do Trabalho e que estão disponíveis virtualmente. Os bancos de informações escolhidos para realizar a busca dos trabalhos foram a Plataforma *Scientific Electronic Library Genesis* (SciELO)¹, a Plataforma Google Acadêmico² e o Catálogo de Teses e Dissertações da Capes³. Tais fontes foram definidas como base para a consulta por serem importantes referências na divulgação de pesquisas. Foram utilizadas publicações na área do Direito Trabalhista que poderiam contribuir para uma melhor análise do tema. Na busca foram utilizados os seguintes descritores em português: Direito Trabalhista, acidente laboral de motoboys, responsabilidade civil de aplicativos.

Para a sistematização do estudo, o autor se baseou no referencial teórico utilizado, teorizando os dados bibliográficos e destacando as contribuições dos diferentes autores citados na pesquisa.

O trabalho foi organizado em cinco partes, além dessa introdução. Primeiramente é descrito o impacto da era informacional-digital no trabalho. Em seguida, é apresentada uma discussão acerca da informalização no trabalho dos motoboys entregadores. Posteriormente, discorre-se sobre a proteção pelo direito do trabalho do motoboy entregador.

Em seguida é apresentada uma discussão sobre o motoboy entregar possuir uma relação de emprego ou de trabalho com as plataformas digitais de delivery, onde é destacado que os motoboys entregadores são considerados trabalhadores autônomos, uma vez que eles exercem suas atividades laborais sem vínculo empregatício, trabalhando por conta própria e assumindo seus riscos. Porém, apesar de serem considerados trabalhadores autônomos, os motoboys entregadores não têm liberdade e independência em suas atividades, pois são submetidos à fixação do preço do serviço que eles prestam aos aplicativos e plataformas.

Por último são apresentadas as conclusões do trabalho, onde é destacado que o vínculo entre as plataformas digitais e aplicativos de delivery e

¹ Disponível no link: <https://www.scielo.br/>

² Disponível no link: <https://scholar.google.com.br/?hl=pt>

³ Disponível no link: <https://catalogodeteses.capes.gov.br/catalogo-teses/>

os motoboys entregadores deveriam ser reconhecido como vínculo empregatício, pois essa relação atende ao requisitos necessários a esse reconhecimento.

2 A INFLUÊNCIA DA ERA INFORMACIONAL DIGITAL NO TRABALHO

As diversas transformações sociais, tecnológicas, econômicas e culturais importantes que aconteceram nas últimas décadas do século XX resultaram no surgimento de uma nova forma de sociedade, intitulada sociedade em rede (CASTELLS, 2011).

Castells (2011) destaca a mudança trazida por essa revolução tecnológica, onde os meios de comunicação de massa tradicionais se transformam em um sistema de redes organizado em torno da comunicação sem fio e da internet, tornando a virtualidade uma dimensão essencial da nossa realidade.

Essa sociedade em rede, marcada nas décadas de 1980 e 1990, é fruto da formação de uma nova estrutura social, composta por redes de todas as dimensões necessárias à organização e à prática social (CASTELLS, 2011).

Segundo Antunes e Braga (2009) tal estrutura configura um novo padrão de desenvolvimento que é estruturado pela convergência entre a globalização do capital e das tecnologias informacionais. Nessa nova conformação social, a ampla difusão da internet comercial desempenha papel basilar. Nesse novo contexto, a internet comercial possui um papel fundamental.

Conforme destacado por Rodrigues (2021) apesar da influência dos avanços tecnológicos nas transformações da organização social e nos sistemas econômicos não ser algo novo, é a partir da revolução tecnológica ocorrida nos anos de 1980 e 1990 que houve uma ampliação e difusão das tecnologias digitais, ampliando fronteiras geográficas, econômicas e socioculturais.

A era da informação, caracterizada pela existência de redes horizontais de comunicação, coloca em marcha um processo de ruptura em relação às conformações sociais e econômicas existentes (CASTELLS, 2011). Castells (2011) destaca ainda que a sociedade em rede se constituiu como um sistema global configurando uma nova forma de globalização característica da contemporaneidade

Na medida em que as tecnologias digitais fundamentadas por computadores, celulares, softwares e redes se tornam mais sofisticadas e integradas, aumentam a globalização da economia e arranjos sociais e organizacionais produtivos (CASTELLS, 2011).

Contudo, é necessário destacar que tais processos devem ser observados e analisados com criticidade:

[...] embora tudo e todos no planeta sentissem os efeitos daquela nova estrutura social, as redes globais incluíam algumas pessoas e territórios e excluía outros, induzindo, assim, uma geografia de desigualdade, econômica e tecnológica (CASTELLS, 2011, n. p.).

Dessa forma, é possível afirmar que a velocidade da difusão tecnológica será conforme Castells (2011, p. 70) “seletiva tanto social quanto funcionalmente”, ou seja, quanto mais desconectado um território for em relação ao resto do mundo, menos desenvolvido economicamente esse território será.

Apesar de serem permeados por disparidades em relação à sua distribuição pelo mundo, os avanços tecnológicos impactam substancialmente o processo de reestruturação produtiva em escala global, ainda que em diferentes momentos históricos (CASTELLS, 2011).

É nesse contexto que se situa a intensificação da reestruturação produtiva e econômica em escala global. Nesse processo, as economias dependentes vão se incorporando gradativamente à globalização financeira ao se tornarem destino com maciços fluxos de capital em busca de maior rentabilidade (ANTUNES, 2018).

As modificações no mundo do trabalho, consistem na intensificação dos modos de produção, no aumento de jornadas de trabalho, no rebaixamento de salários, na terceirização e subcontratação, no aumento do desemprego, tudo isso culmina no processo de precarização do trabalho (ANTUNES, 2018).

Segundo Antunes (2009) essa revolução tecnológica vai desencadear uma mudança no âmbito da classe trabalhadora, uma vez que a partir da inclusão de tecnologias no trabalho ocorre a redução do operariado tradicional, fabril, manual, estável e especializado. Antunes e Braga (2009) destacam que o proletariado é substituído por trabalhadores em relações laborais desregulamentadas, muitas vezes em condições de informalidade.

Por outro lado, há que se destacar que existe uma maior intelectualização do trabalho em ramos específicos, principalmente naqueles que são mais impactados pelo avanço tecnológico-digital, como por exemplo os trabalhos relacionados às Tecnologias da Informação e Comunicação - TICs (ANTUNES, 2018).

Muitas vezes, nesse ramo das TICs o trabalhador qualificado transfere parte de seu saber intelectual para as máquinas informatizadas, que segundo Antunes (2009, p. 218) “se tornam mais inteligentes, reproduzindo parte das atividades a elas transferidas pelo saber intelectual do trabalho” (ANTUNES, 2009, p. 218).

Conforme destacado por Haws (2014) uma vez expropriado seu saber intelectual e incorporado à máquina, o trabalhador que elaborou sua engenharia e que a programou poderá facilmente ser substituído por outro menos qualificado, que receberá menores salários. Ao mesmo tempo, uma vez que as tarefas se tornam automatizadas, serão necessários menos trabalhadores para operarem aquela máquina.

A década de 1990 marcou no Brasil um período de desindustrialização devido a uma onda de privatizações do setor produtivo estatal, acompanhadas da flexibilização da legislação protetiva trabalhista, impactando significativamente o crescimento da terceirização, do subemprego e da informalidade (ANTUNES, 2018).

Desses processos decorrem, em escala mundial, a divisão e a heterogeneização da classe trabalhadora, que em diversos setores se tornou mais qualificada:

[...] como na siderurgia, onde houve uma relativa intelectualização do trabalho, mas desqualificou-se e precarizou-se em diversos ramos, como na indústria automobilística, onde o ferramenteiro não tem mais a mesma importância, sem falar na redução dos inspetores de qualidade, gráficos, mineiros, portuários, trabalhadores da construção naval etc (LOJKINE, 1995 apud ANTUNES, 2009, p. 189).

Segundo Antunes e Braga (2009), existe ainda, um terceiro aspecto, resultado da metamorfose da classe trabalhadora, interrelacionado à redução do operariado tradicional e aumento do trabalho intelectual: a expansão do novo proletariado de serviços. Estão inseridos nesse terceiro aspecto, as trabalhadoras de telemarketing, hipermercados, hotelaria, rede de *fast-food*, de limpeza, de cuidados, os motoboys, dentre outros (HARVEY, 2008).

Dentro desse contexto estão inseridos ainda o proletariado de serviços da era digital.

Segundo Antunes (2019) os trabalhadores que prestam serviços para essa era digital acabam vivenciando um trabalho precarizado, como

terceirizados, informais, temporários e autônomos. Nessa era informacional esse tipo de trabalho deixa de ser exceção e passa a ser a maioria.

É desse modelo de trabalho que as plataformas digitais se apropriam, é esse o modelo de trabalho utilizado pelas plataformas digitais que contratam motoboys entregadores. A seguir será realizada uma discussão a respeito do trabalho dos motoboys entregadores e a sua informalização.

3 A INFORMALIZAÇÃO NO TRABALHO DOS MOTOBOYS

Abílio (2019) realizou uma pesquisa empírica com motoboys entregadores entre os anos de 2014 e 2019. Nesse estudo, o pesquisador descobriu que existe um processo de crescente informalização dessa classe de trabalhadores. Nos últimos anos tem ocorrido a expansão de empresas-aplicativo, dentre elas as de delivery, que tem monopolizado e reestruturado diversos setores da economia (ABÍLIO, 2019).

Tal monopolização se confirma na experiência vivenciada pelos motoboys, que tem visto a desregulamentação de sua profissão, assim como experienciado as transformações do próprio setor econômico, que possuía um conjunto de empresas interpostas e cooperativas bem estabelecidas até que os aplicativos de entrega entraram no mercado (ABÍLIO, 2020a).

Esse fato tem sido alertado desde o ano de 2017 pelo Sindicato das Empresas de Distribuição das Entregas Rápidas do Estado de São Paulo (SEDERSP). Conforme Fernando Souza, presidente do SEDERSP:

Além da crise, enfrentamos a entrada dos aplicativos irregulares, que cresceram bastante, principalmente em 2016, e tiraram vários motoboys da formalidade, com a ilusão de melhores condições de trabalho, desestabilizando muitas empresas regulares (RODRIGUES, 2017 apud SEDERSP, 2017).

Corroborando com esse pensamento, Gilberto Almeida dos Santos, presidente do Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas do Estado de São Paulo (Sindimoto/SP) acrescenta ainda que a entrada desses aplicativos no mercado brasileiro:

[...] provocou uma concorrência desleal e fez com que os preços das entregas caíssem porque, como não pagam uma série de impostos que as empresas convencionais pagam, seus preços são menores". Noticiou, ainda, que à época a entidade denunciou essas empresas ao Ministério Público do Trabalho por "práticas abusivas, desrespeito ao trabalhador, entre outras situações que prejudicam a categoria" (RODRIGUES, 2017 apud SEDERSP, 2017).

Mediante esse cenário, Abílio (2019) afirma que os motoboys entregadores têm caminhado para um processo contemporâneo denominado uberização. O autor afirma que:

[...] a uberização é um processo de informalização do trabalho que o organiza de uma nova forma e ao mesmo tempo se apropria produtivamente de diferentes aspectos socioeconômicos, que são informalmente incorporados na própria gestão. A atual condição dos motoboys deixa clara a monopolização promovida pelas

empresasaplicativo, o que possibilita que estas reorganizem o trabalho, alterem o perfil e a identidade profissional dos trabalhadores e rebaixem o valor de sua força de trabalho. Motoboys veem hoje sua profissão ser profundamente transformada, subordinada a novas formas de controle, novas formas de remuneração e de distribuição do trabalho (ABÍLIO, 2019, p. 9).

Dessa forma, é possível afirmar que além de reorganizarem a prestação do serviço em si, os aplicativos de delivery, tem reorganizado todo um mercado de trabalho, colocando diversos trabalhadores que antes possuíam vínculos formais de emprego e, por isso eram resguardados pelas proteções trabalhistas, em uma situação de informalidade (RODRIGUES, 2021).

Para Abílio (2019, p. 8) atualmente “esses trabalhadores se veem, num contexto de crise econômica, sem perspectiva e sem opções, senão a de aceitar as novas configurações de trabalho impostas unilateralmente pelas plataformas digitais.

Segundo Abílio (2020a) atualmente os motoboys em relações informais de trabalho são a maioria na sua categoria profissional. O autor ressalta que esses trabalhadores vivenciam a degradação das condições de trabalho, devido a monopolização do setor pelas plataformas digitais. Um dos impactos mais expressivos dessa monopolização está a extinção de garantias remuneratórias e de limites sobre a jornada de trabalho. Dentre os impactos mais expressivos, é possível apontar a eliminação de garantias remuneratórias e de limites sobre a jornada de trabalho (ABÍLIO, 2020b).

Conforme destacado por Abílio (2019), as cooperativas e empresas que contratavam motoboys entregadores de maneira formal, tem sucumbido à concorrência, uma vez que as plataformas digitais de delivery têm oferecido os mesmos serviços, por um preço muito menor. Tal fato catalisa e culmina no processo de informalização.

Esse processo de informalização pode ser ilustrado por meio da experiência do motoboy Paulo Galo, que em uma entrevista declarou:

[...] fui motoboy em 2012 de carteira assinada. E quando eu tive que voltar para a categoria em 2019, eu achava que eu era um motoboy né, ou seja, pra mim, o mundo, ele mudou, e eu não percebi que o mundo mudou. Em 2019 eu já não era mais motoboy, eu era um entregador. [...] Eu já sabia da existência dos aplicativos, mas não achava que eles tinham dominado o mercado. E aí eu percebi que eles tinham dominado o mercado mesmo, que ia ser difícil eu arrumar um trampo de motoboy ” (UBERIZAÇÃO, indústria..., 2020, 47 min 19 s).

Para Rodrigues (2021) o fato dos motoboys terem que recorrer aos aplicativos de entrega como alternativa ao desemprego consolida um fenômeno intitulado privilégio da servidão. Para Antunes (2018) atualmente são impostas aos novos proletários duas opções, sendo a primeira o desemprego completo e a segunda um trabalho informal, flexibilizado, sem garantias remuneratórias e de jornada e sem direitos trabalhistas.

E nessa segunda opção que se enquanto o trabalho oferecido pelos aplicativos de delivery aos motoboys entregadores, um trabalho precário, sem nenhuma garantia (ANTUNES, 2018; ABÍLIO, 2019).

3.1 Subordinação e Intensificação da exploração do trabalho de motoboys

Conforme destaca Abílio (2019) a suposta autonomia, flexibilidade e maleabilidade de horário, ofertadas pelas plataformas digitais e aplicativos de delivery aos motoboys entregadores, mascaram o assalariamento através do ilusão da “prestação de serviços”, onde elas transferem para o trabalhador o gerenciamento do processo do trabalho, que se configura mais como um autogerenciamento subordinado.

Nesse contexto, o motoboy entregador fica subordinado à programação algorítmica do aplicativo que determina a distribuição, remuneração, prazo de entrega, trajeto a ser realizado, modos e formas de execução da entrega, entre outras condições. Aliado a tudo isso, cabe ainda ao motoboy entregador a criação de estratégias para permanecer no aplicativo e garantir a sua sobrevivência (FONSECA, 2020).

Diante disso, através dos algoritmos, as plataformas digitais se apropriam da administração do tempo e do conhecimento dos motoboys sobre a cidade, dos locais onde possam existir mais demandas por entregas etc. (RODRIGUES, 2021). Dessa forma, a vida do motoboy entregador passa a ser, conforme apontando por Abílio (2020a) gerenciado, controlado e mapeado pela plataforma digital.

Perante o exposto, cabe questionar no presente trabalho como se dá e quem garante a proteção do direito do trabalho do motoboy. A fim de aclarar tal questionamento é que são direcionadas as discussões do próximo capítulo.

4 A PROTEÇÃO PELO DIREITO DO TRABALHO DO MOTOBOY ENTREGADOR

Existem diversas violações a direitos do trabalhadores cometidas pelas plataformas digitais e aplicativos de delivery, uma das mais evidentes é o estímulo à velocidade, o que coloca em risco a segurança do motoboy entregador.

As plataformas digitais e aplicativos de delivery priorizam a pontualidade na entrega do pedido e o alto número de entregas realizadas pelo motoboy entregador. Dessa forma, o algoritmo controla que quanto maior o número de entregas e pontualidade do entregador, mais entregas ele realizará, tal fato estimula o aumento de velocidade do motoboy entregador.

A Lei nº 12.436 de 6 de julho de 2011 estabelece em seu Art 1º:

É vedado às empresas e pessoas físicas empregadoras ou tomadoras de serviços prestados por motociclistas estabelecer práticas que estimulem o aumento de velocidade, tais como: I - oferecer prêmios por cumprimento de metas por números de entregas ou prestação de serviço; II - prometer dispensa de pagamento ao consumidor, no caso de fornecimento de produto ou prestação de serviço fora do prazo ofertado para a sua entrega ou realização; III - estabelecer competição entre motociclistas, com o objetivo de elevar o número de entregas ou de prestação de serviço.

Diante do exposto, é possível afirmar que as plataformas digitais e aplicativos de delivery têm praticado formas de trabalho que estão em desacordo com as regulações estatais, colocando o motoboy em uma situação de maior vulnerabilidade.

Segundo Tinoco e Conceição (2021) os motoboys entregadores sofrem com a falta de direitos trabalhistas e previdenciários, tal fato implica diretamente na precarização na segurança do trabalho. Os autores afirmam que os trabalhos: “São realizados em forma de “parceria” em que o aplicativo só paga por produtividade o que faz com que haja necessidade de dedicar muitas horas do dia para conseguir atingir uma margem de ganho que possibilite o mínimo de renda para o seu sustento” (TINOCO, CONCEIÇÃO, 2021, p. 6).

É importante destacar que a Norma Regulamentadora 16, ENIT (2019), que versa sobre as atividades e operações perigosas, trata do uso de motocicletas para atividades laborais. A ENIT (2019) destaca que o exercício de trabalho em condições de periculosidade garante ao trabalhador um adicional de 30% (trinta por cento), sobre o salário, sem os acréscimos resultantes de

gratificações, prêmios ou participação nos lucros da empresa. Contudo, é necessário destacar que os motoboys entregadores de plataformas digitais e aplicativos não possuem vínculo empregatício regido pela Consolidação das leis do Trabalho (CLT) e por isso não tem seus direitos essenciais garantidos.

Concorda-se, portanto, com Rodrigues (2021) que é necessário e urgente assegurar aos motoboys entregadores proteções mínimas relacionadas à segurança e saúde, além disso se faz necessária também a responsabilização das plataformas digitais e aplicativos pelos danos que os mesmos tem causado a inúmeros desses trabalhadores. Trata-se de reconhecer os direitos que já estão postos no ordenamento jurídico e que devem ser assegurados a todos os trabalhadores, inclusive àqueles que trabalham sob demanda por aplicativo e plataforma digital.

4.1 A responsabilidade do tomador de serviços por acidente de trabalho em atividades de risco

Apesar da responsabilidade subjetiva ser a regra geral, o Código Civil de 2002 aplicou a possibilidade de responsabilização objetiva quando o autor do dano desenvolver atividade de risco (RODRIGUES, 2021).

A atividade de risco pode ser definida como a atividade humana realizada de forma consecutiva ou organizada que possa provocar, com frequência e gravidade consideráveis, danos aos direitos de outras pessoas (SUPIONI, 2013).

Pereira (2018) afirma que a teoria do risco fundamenta a responsabilidade objetiva. Tal teoria destaca que o desenvolvedor da atividade é responsável pelos eventuais danos causados por ela às pessoas, independente da aferição de culpa ou dolo. O autor afirma que:

[...] se alguém põe em funcionamento uma qualquer atividade, responde pelos eventos danosos que esta atividade gera para os indivíduos, independentemente de determinar se em cada caso, isoladamente, o dano é devido à imprudência, à negligência, a um erro de conduta, e assim se configura a teoria do risco criado (PEREIRA, 2018, p. 326).

A responsabilidade objetiva ulterior de atividade de risco é fundamentada segundo Salim (2005) pela atividade desempenhada pelo agente, pelo perigo que pode causar dano à saúde ou a outros bens, criando risco para outrem. Rodrigues (2021) afirma que conforme posto no parágrafo único do artigo 927

do Código Civil, a obrigação de reparar dano tem natureza extracontratual, visto que procede da ofensa ao princípio geral de não lesar.

Rodrigues (2021) destaca a incompatibilidade entre a regra presente no parágrafo único do artigo 927 do Código Civil e a regra prevista no artigo 7º, inciso XXVIII, da Constituição da República, que preconiza a responsabilidade subjetiva do empregador em caso de acidente de trabalho. O autor destaca que enquanto a do Código Civil prevê uma obrigação de natureza extracontratual, a da Constituição tem como fundamento uma violação de origem contratual.

Além da diversidade de origem da responsabilidade em cada caso, alguns doutrinadores têm destacado que essa distinção tem finalidade meramente explanatória pois ambas são baseadas nos mesmos princípios (RODRIGUES, 2021).

Na mesma linha de pensamento, Salim (2005) afirma que:

É sabido que a lei trabalhista traz regras de observância obrigatória nos contratos. Não se pode negar a existência de verdadeiras cláusulas contratuais mínimas previstas em lei. Assim, não se pode apenas adotar o critério da origem para classificar a obrigação em contratual ou extracontratual. A liberdade de pactuação no tocante ao conteúdo dos contratos sofre interferência das imposições de ordem pública, em situações nas quais prevalece o interesse coletivo sobre o individual. São as chamadas cláusulas coercitivas, definindo direitos e deveres dos contratantes, em termos insuscetíveis de derrogação, sob pena de nulidade ou punição criminal, como no contrato de trabalho, art. 9º da Consolidação. Há um dirigismo contratual (SALIM, 2005, p. 105).

Dessa forma, infere-se que:

A origem imediata das obrigações trabalhistas é o contrato de trabalho, enquanto a origem mediata de grande parte delas reside na legislação do trabalho, uma vez que o conteúdo mínimo do pacto laboral decorre de normas de observância obrigatória do direito trabalhista (SALIM, 2005, p. 100).

Rodrigues (2021) afirma que a previsão da responsabilidade subjetiva do empregador em caso de acidente de trabalho é uma das normas que compõe o conteúdo mínimo do contrato de trabalho. Diante disso, a aplicabilidade da norma civilista ou constitucional, independente da origem da obrigação, uma vez que inexistem:

[...] obrigações que nascem somente da lei, nem que as há oriundas só da vontade. Em ambas trabalha o fato humano, em ambas atua o ordenamento jurídico, e, se de nada valeria a emissão volitiva sem a lei, também de nada importaria esta sem uma participação humana, para a criação do vínculo obrigacional (PEREIRA, 2003, p. 79).

Rodrigues (2021, p. 61) compreende que:

[...] é objetiva a responsabilidade do desenvolvedor de atividade de risco em casos de acidente de trabalho, por aplicação do parágrafo único do artigo 927 do Código Civil, se coaduna, portanto, com a interpretação teleológica das normas protetivas trabalhistas e atende aos princípios da regra mais favorável e da irrenunciabilidade, norteadores do direito do trabalho.

Reconhecida a periculosidade da atividade exercida pelos motoboys entregadores de aplicativos e plataformas digitais de delivery, emerge a hipótese de aplicação do parágrafo único do artigo 927 do Código Civil nos casos de acidente de trabalho, reconhecendo-se a responsabilidade objetiva dos aplicativos e plataformas.

A partir do que foi exposto até o momento, se faz necessária realizar uma discussão acerca da proteção constitucional contra acidentes de trabalho.

4.2 A proteção constitucional contra acidentes de trabalho

A Carta Magna (1988) determina, no seu Art. 7º, inciso XXII, "a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança". Amorim Júnior (2011) afirma que a segurança visa proteger a integridade física do trabalhador; a higiene visa o controle dos agentes prejudiciais do ambiente laboral para a manutenção da saúde no seu amplo sentido.

As normas preconizadas no Art. 7º compõem o conteúdo mínimo do pacto laboral de trabalho, traduzem obrigações de fazer, visando à redução dos riscos no ambiente de trabalho (RODRIGUES, 2021).

É importante ressaltar que a redução dos riscos no local de trabalho prevista no Art. 7º da Constituição Federal deve ser aplicado a todos os trabalhadores rurais e urbanos, independente de serem empregados, ou seja, independente da relação laboral na qual estão inseridos (OLIVEIRA, 2013; RODRIGUES, 2021).

Na mesma linha de pensamento, Pessoa (2019) destaca que os direitos estabelecidos no Art. 7º da Constituição Federal são direitos fundamentais não apenas dos empregados, mas de todos os trabalhadores, dessa forma, a redução dos riscos inerentes ao trabalho deve ser aplicada a qualquer forma de

trabalho humano, seja ele eventual ou contínuo, subordinado ou não, assegurando a dignidade da pessoa trabalhadora.

5 DOS ENTREGADORES DE APLICATIVOS: RELAÇÃO DE EMPREGO OU DE TRABALHO?

Antes de adentrar a discussão sobre a relação de trabalho ou emprego dos motoboys entregadores, é necessário esclarecer que, segundo Apolinário (2021) a relação de trabalho é definida como um gênero, enquanto a relação de emprego é uma espécie. O autor afirma que:

Toda relação de emprego é uma relação de trabalho, mas nem toda relação de trabalho é uma relação de emprego. Na relação de emprego, há um vínculo jurídico estabelecido entre as partes, o empregado pessoa física de um lado e, do outro, o empregador, que pode ser uma pessoa física ou jurídica. Para a existência desse vínculo, que une o empregado ao empregador na execução de uma obra ou prestação de serviços, deve haver a presença dos requisitos, que estão constantes na CLT, em seu art. 3º (APOLINÁRIO, 2021, n.p)

Para Balbinoti (2017) a relação existente entre o empregador e o empregado é denominada vínculo empregatício e é configurada pela existência de requisitos legais. Dessa forma, é possível afirmar que nem sempre um prestador de serviços a uma pessoa física ou jurídica possui com ela um vínculo empregatício, ou seja, apesar de ser um trabalhador ele não é um empregado, portanto não possui os direitos previstos na CLT.

Na relação de emprego há o vínculo entre empregado e empregador. Esse vínculo é redigido pela Consolidação das Leis de Trabalho e estabelecido por meio da assinatura da carteira de trabalho. O contrato de trabalho com vínculo de emprego caracteriza o contrato individual de trabalho (BALBINOTI (2017). Ressalta-se que é fundamental que os requisitos acima sejam cumpridos para que o vínculo trabalhista ocorra de fato.

5.1 Caracterização do vínculo empregatício e suas formas de contratação

Para se configura o vínculo trabalhista, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) determinou alguns requisitos essenciais constantes nos Arts. 2º e 3º:

Art. 2º - Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço.

Art. 3º - Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.

A partir da reforma trabalhista, aprovada em 11 de novembro de 2020, além das tradicionais relações de trabalho existentes, como carteira assinada, trabalho temporário, trabalho parcial, estágio e jovem aprendiz, foram estabelecidas novas formas, sendo:

- (i) Terceirização para atividade-fim: o empregador pode contratar funcionários e equipe de empresas terceirizadas para exercer qualquer função dentro da empresa. Segundo Pipek, Dutra e Magno (2017) e Apolinário (2021) a terceirização do trabalho consiste no processo onde uma empresa contrata outra instituição para realizar determinadas atividades.
- (ii) Trabalho remoto: é realizado por trabalhadores que realizam a sua função fora da empresa e em *home office*. Essa contratação é estabelecida em acordo individual entre a empresa e o trabalhador, sendo o seu controle realizado por produtividade. Contudo, como destacado por Fincato e Sturmer (2019) caso o funcionário precise comparecer às dependências da empresa para a realização de algum serviço que demande a sua presença física, isso não descaracterizará o *home office*. Os autores ressaltam que as atividades a serem realizadas pelo trabalhador no home office deverão estar expressas no contrato individual de trabalho.
- (iii) Trabalho intermitente: nessa categoria o trabalhador recebe por hora de serviço ou jornada, possui registro em carteira e tem direito a férias, 13º salário, FGTS, INSS proporcionais. Segundo Pipek, Dutra e Magno (2017) no trabalho intermitente, o trabalhador é regulamente contratado, como a garantia de todos os direitos e a carteira assinada, mas em sistema mais flexível de trabalho. Os autores destacam que a empresa pode contratar um funcionário para trabalhar esporadicamente e pagá-lo apenas pelo tempo efetivamente trabalhado.
- (iv) Trabalho eventual: também conhecido como *freelance*, consiste na prestação de serviços esporádica e de curta duração. A contratação desse profissional se dá sem vínculo empregatício e o pagamento é realizado pelo serviço prestado, sem contrato ou carteira assinada (AMARO, 2020).
- (v) Trabalho autônomo: nessa categoria, as empresas podem contratar profissionais liberais, que prestarão serviços para empresa, mesmo sem

possuírem empresa aberta. É importante ressaltar que esse trabalhador pode ser considerado um freelance, contudo seu contrato será firmado como pessoa física e não como pessoa jurídica. Nessa categoria, o profissional assume os riscos do serviço e não é subordinado a nenhum tomador de serviço (PIPEK; DUTRA, MAGNO, 2017).

5.2 Do vínculo de emprego entre os motoboys entregadores e as plataformas contratantes detentoras dos aplicativos

Segundo Apolinário (2021) o vínculo de emprego se dá a partir da existência dos cinco elementos elencado na Consolidação das Leis de Trabalho: 1) Trabalho por pessoa física; 2) Pessoaalidade; 3) Não-eventualidade; 4) Onerosidade e 5) Subordinação. O autor destaca que a ausência de pelo menos um desses elementos enseja a descaracterização do vínculo.

Atualmente, os motoboys entregadores são considerados trabalhadores autônomos, pois exercem suas atividades profissionais sem vínculos empregatícios, ou seja, por conta própria e assumindo seus próprios riscos.

Contudo, como destacado por Apolinário (2021) as condições às quais os motoboys entregadores são submetidos não configuram trabalho autônomo, uma vez que eles não possuem liberdade e independência no desenvolvimento de suas atividades laborais, assim como são submetidos à fixação do preço do serviço por parte das plataformas digitais e aplicativos de delivery.

Cabe destacar que o vínculo existente entre os motoboys entregadores e as plataformas digitais e aplicativos de delivery atendem todos os requisitos necessários para o reconhecimento do vínculo empregatício, conforme destacado por Apolinário (2021, n.p):

- a) os entregadores cumprem as ordens que lhe são impostas pelo empregador (= empresas de aplicativos), caracterizando, assim, a *subordinação*;
- b) a prestação de serviço é realizada de maneira contínua, em que existe a expectativa de continuidade da relação existente entre empregado e empregador, caracterizando, assim, a *habitualidade*;
- c) há a contraprestação recíproca entre empregado e empregador, em que o entregador presta o serviço e o empregador lhe paga uma contraprestação em dinheiro, caracterizando-se a *onerosidade*;
- d) o entregador, quando não pode fazer o serviço, não o faz substituir por outro, caracterizando-se, com isso, a *pessoaalidade*; e,
- e) por fim, os entregadores, contratados para prestar os serviços, são pessoas físicas e não jurídica, caracterizando o requisito de ser *pessoa física*.

Diante de tudo o que foi exposto no presente trabalho, espera-se que o vínculo entre os motoboys entregadores e as plataformas digitais de delivery seja reconhecido, garantindo a esses trabalhadores os direitos previstos na CLT. Ressalta-se que cabe ao Poder Judiciário o reconhecimento deste vínculo e a decretação da nulidade de cláusulas contratuais que possam de alguma forma apresentar qualquer risco aos direitos trabalhistas consolidados.

6 CONCLUSÃO

A relação estabelecida entre as plataformas digitais e aplicativos de delivery e os seus motoboys entregadores, que são denominados como “parceiros” dessas empresas, traz à luz diversos questionamentos sobre quem é o responsável pelo cumprimento das diretrizes estabelecidas nas legislações vigentes, assim como a necessidade de serem oferecidas melhores condições de segurança para os motoboys entregadores.

Diante disso, o presente trabalho teve como objetivo investigar a possibilidade de investigar a possibilidade de responsabilização civil das plataformas digitais pelo acidente de trabalho envolvendo os motoboys prestadores de serviço.

Para alcançar esse objetivo, o trabalho foi dividido em quatro capítulos, além da introdução e das conclusões. No decorrer do capítulo 2 foi discutido sobre como a era informacional e digital tem influenciado nas relações de trabalho.

Como destacado no decorrer do capítulo 3, os motoboys entregadores se submetem a uma jornada de trabalho árdua, devido a seus ganhos estarem diretamente relacionados ao número de entregas que realizam, além disso, esses trabalhadores são constantemente expostos a assaltos, violência e acidentes de trânsito. Dessa forma, é urgente que a justiça do trabalho forneça soluções para os problemas de segurança e saúde do trabalho dos motoboys entregadores.

No capítulo 4 discutiu sobre as violações dos direitos dos motoboys entregadores cometidas pelas plataformas digitais e aplicativos de delivery, uma das mais evidentes é o estímulo à velocidade, o que coloca em risco a segurança do motoboy entregador. Durante esse capítulo discutiu-se sobre a necessidade de assegurar aos motoboys entregadores proteções mínimas relacionadas à segurança e saúde, além disso se faz necessária também a responsabilização das plataformas digitais e aplicativos pelos danos que os mesmos tem causado a inúmeros desses trabalhadores.

Como apresentado no capítulo 5, a atividade desenvolvida pelos motoboys entregadores de plataformas digitais e aplicativos de delivery não é considerada trabalho com vínculo empregatício, dessa forma, essas empresas

são isentas de cumprir com os deveres postos na CLT, onde estão inclusos os acidentes de trabalho, assim como férias, 13º salário, jornada máxima de trabalho diária, FGTS e INSS.

Finaliza-se o presente trabalho destacando que é necessário o reconhecimento do vínculo empregatício entre os motoboys entregadores e as plataformas digitais e aplicativos de delivery, fazendo com que os deveres previstos na legislação sejam cumpridos por esses empregadores.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Revista Psicoperspectivas**, v.18, n.3, 2019. DOI: <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>. Online. Disponível em: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-69242019000300041&script=sci_arttext. Acesso em: 25 ago. 2022.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado? **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, abr./jul. 2020a. DOI: <http://dx.doi.org/10.22409/contracampo.v39i1.38579>. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38579>. Acesso em: 25 ago. 2022.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador just-in-time. *In*: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020b.

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Boitempo, 2009.

AMARO, Kezia. **Trabalho Intermitente e Trabalho Eventual: Quais as diferenças?** 2020. Disponível em: <https://blog.tio.digital/trabalho-intermitente-e-trabalho-eventual/> Acesso em: 26 ago. 2022.

JUNIOR, Cléber Nilson Ferreira Amorim . Princípios específicos do direito tutelar da saúde e segurança do trabalhador. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, v. 16 , n. 3095, 2011 . Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/20695>. Acesso em: 27 ago. 2022

ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy (orgs.). **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2009.

ANTUNES, Ricardo. **O Privilégio da Servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.

APOLINÁRIO, Lucimara Alves de Azevedo. **Vínculo empregatício dos entregadores de aplicativo**. 2021. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/89891/vinculo-empregaticio-dos-entregadores-de-aplicativo>. Acesso em: 27 ago. 2022.

BALBINOTI, Jonas Raul. **Direito Individual e Segurança do Trabalho para Vigilantes**. Curitiba: Editora Intersaberes, 2017.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. 1988. Brasília, 1988.

BRASIL. **Decreto-Lei Nº 5.452, de 1º de Maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília, 1943.

BRASIL. **Lei Nº 12.436, de 6 de Julho de 2011.** Veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais. Brasília, 2011.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede.** Tradução de Roneide Venancio Majer com a colaboração de Klauss Brandini Gerhardt. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

ENIT. **Norma Regulamentadora 16 - Atividades e operações perigosas.** 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-previdencia/pt-br/composicao/orgaos-especificos/secretaria-de-trabalho/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/ctpp-nrs/norma-regulamentadora-no-16-nr-16>. Acesso em 26 ago. 2022.

FINCATO, Denise; STURMER, Gilberto. **A Reforma Trabalhista Simplificada,** Porto Alegre: Editora EdiPUC-RS, 2019.

FONSECA, Vanessa Patriota da. O crowdsourcing e os desafios do sindicalismo em meio à crise civilizatória. *In:* CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CAVALCANTI, Tiago Muniz; FONSECA, Vanessa Patriota da (org.). **Futuro do trabalho: os efeitos da revolução digital na sociedade.** Brasília: ESMPU, 2020. p. 357-372.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna.** 17. ed. São Paulo: Loyola, 2008.

HUWS, Ursula. A construção de um cibertariado? Trabalho virtual num mundo real. *In:* ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy (orgs.). **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual.** 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2009.

OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Indenizações por acidente do trabalho ou doença ocupacional.** 7. ed. rev. e atual. São Paulo: LTr, 2013.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade civil.** 12. ed. rev., ampl. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de direito civil.** 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2003.

PESSOA, Flávia Moreira Guimarães. Uberização das relações de trabalho: uma proposta de aplicação dos direitos trabalhistas fundamentais. **Revista de direito do trabalho,** São Paulo, v. 45, n. 198, p. 299-312, fev. 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3vAVhck>. Acesso em: 26 ago. 2022.

PIPEK, Arnaldo; DUTRA, Alexandre; MAGANO, Isabella. **Reforma Trabalhista.** São Paulo: Blucher, 2017.

RODRIGUES, Marcele Marques. **A responsabilidade civil objetiva da plataforma digital pelo acidente de trabalho envolvendo o motoboy entregador.** 2021. 86 f. Monografia (Especialização) - Curso de Direito, Universidade de Brasília, Brasília, 2021.

SALIM, Adib Pereira Netto. A teoria do risco criado e a responsabilidade objetiva do empregador em acidentes de trabalho. **Rev. Trib. Reg. Trab. 3ª Reg.** Belo Horizonte, v.41, n.71, p. 97-110, jan./jun.2005. Disponível em: <https://bit.ly/3BUHlwo>. Acesso em: 25 ago. 2022.

SEDERSP é destaque em revista do Valor Econômico. SEDERSP, mar. 2017. Disponível em: <https://bit.ly/3voGdNL>. Acesso em: 26 ago. 2022.

SUPIONI, Adriana Jardim Alexandre. Atividade de risco nas relações de trabalho. **Revista de direito do trabalho**, São Paulo, v. 39, n. 153, p. 209-223, set./out. 2013. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/98146>. Acesso em: 25 ago. 2022.

TINOCO, Sofia Ferreira; CONCEIÇÃO, Wagner Almeida Mônico. **Análise de risco da função de motoboy em pleno cenário de pandemia de covid-19.** 2021. 19 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Universidade Católica do Salvador, Salvador, 2021.

UBERIZAÇÃO, **indústria digital e trabalho 4.0** | Ricardo Antunes, Paulo Galo e Luci Praun. [s. l.: s. n.], out. 2020. 1 vídeo (117 min.). Disponível em: <https://bit.ly/2Qar8An>. Acesso em: 26 ago. 2022.