



INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE
ECONOMIA, SOCIEDADE E POLÍTICA
(ILAESP).
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS (PPGRI)

**DINÂMICA CAPITALISTA GLOBAL, EMPRESAS TRANSNACIONAIS E
UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NO BRASIL**

Andriele Aparecida do Nascimento Arnaud Santos da Silva

DISSERTAÇÃO

Foz do Iguaçu
2022



INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE
ECONOMIA, SOCIEDADE E POLÍTICA
(ILAESP)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
RELAÇÕES INTERNACIONAIS (PPGRI)

DINÂMICA CAPITALISTA GLOBAL, EMPRESAS TRANSNACIONAIS E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NO BRASIL

Andriele Aparecida do Nascimento Arnaud Santos da
Silva

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-
Graduação em Relações Internacionais da Universidade
Federal da Integração Latino-Americana como requisito
para a obtenção do título de mestra em Relações
Internacionais.

Orientadora: Professora Doutora Paula Daniela
Fernandez

Foz do Iguaçu

2022

Catálogo elaborado pelo Setor de Tratamento da Informação
Catálogo de Publicação na Fonte. UNILA BIBLIOTECA LATINO-AMERICANA - PTI

S586

Silva, Andriele Aparecida do Nascimento Arnaud Santos da.

Dinâmica Capitalista Global, Empresas Transnacionais e Uberização do Trabalho no Brasil./ Andriele Aparecida do Nascimento Arnaud Santos da Silva. - Foz do Iguaçu, 2022.

147 f.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Programa de Pós- Graduação em Relações Internacionais. Foz do Iguaçu - PR, 2022.

Orientador: Prof^ª. Dra. Paula Daniela Fernandez

1. Dinâmica capitalista. 2. Crise de 2008. 3. Transnacionalização. 4. Mundialização do capital. 5. Uberização do trabalho. I. Fernandez, Prof^ª. Dra. Paula Daniela. II. Título.

CDU 339.9:334.726

ANDRIELE APARECIDA DO NASCIMENTO ARNAUD SANTOS DA SILVA

**DINÂMICA CAPITALISTA GLOBAL, EMPRESAS TRANSNACIONAIS E
UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NO BRASIL**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Universidade Federal da Integração Latino-Americana como requisito para a obtenção do título de mestra em Relações Internacionais.

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Professora Doutora Paula Daniela Fernandez
UNILA

Professor Doutor Fernando Gabriel Romero
UNILA

Professor Doutor Juan Manuel Villulla
UBA

Foz do Iguaçu, 15 de dezembro de 2022.

Dedico este trabalho de dissertação à minha mãe Maria Lucia, por ter me ensinado o valor do estudo e por ter lutado para garantir a mim e a meus irmãos, André e Léia, uma educação de qualidade. Dedico-o também a meu esposo Pablo, por todo apoio, e à minha filha Helena, por ser o incentivo maior de lutar por mais espaço feminino na academia. E ainda, a todos os trabalhadores e trabalhadoras que continuam sendo explorados pelos grandes capitais.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço a Deus porque era um plano Dele que eu entrasse no Mestrado. E suas promessas nunca falharam comigo.

Agradeço ao meu esposo Pablo pelo apoio e pelo incentivo, nessa caminhada de 22 anos de casamento, desde os primeiros anos de faculdade de Letras até as noites anteriores à entrega do texto final.

À minha família, Lucia, André e Léia, deixo meu agradecimento especial por serem meus grandes incentivadores e aos meus avós, Ricardo (*in memorian*), e Tereza (*in memorian*), por terem sido nosso arrimo nos tempos de incerteza.

Agradeço ao Programa de Pós Graduação em Relações Internacionais da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (PPGRI – UNILA), nas pessoas do coordenador Professor Lucas Mesquita e do secretário Luiz Fernando Kiihl Matias, que sempre estiveram dispostos a me auxiliar nas demandas encontradas durante o Mestrado, bem como aos colegas do PPGRI pela ajuda nos temas que eu não conhecia e da Especialização, na pessoa do Lucas Fávero, pelo incentivo e apoio desde o começo da empreitada do mestrado.

Não posso deixar de agradecer aos professores da UNILA Wolney Roberto Carvalho (*in memorian*), por me apresentar os estudos de Marx, e Nilson Araújo de Souza pelas aulas especiais sobre as crises e sobre a economia mundial.

De maneira muito especial, agradeço à professora Paula Daniella Fernández por toda a dedicação em me orientar, apontando os caminhos pelos quais eu teria que percorrer, mas sempre deixando que os trilhasse com autonomia. Por todos os diálogos, ensinamentos, sugestões, correções e, especialmente, pelo tempo dedicado, o meu muito obrigada! Também preciso agradecer ao professor Fernando Gabriel Romero que me incentivou desde a Especialização em 2018 e acreditou na minha pesquisa.

Gracias, profesor Juan Manuel Villulla, por haber aceptado la invitación a leer y evaluar mi trabajo de investigación. ¡Tus notas fueron muy útiles!

Ainda preciso mencionar meu agradecimento à doutora Claudete Valim de Oliveira pelo apoio durante meu processo de retomada dos estudos e de redirecionamento dos planos de carreira.

Finalmente, agradeço aos motoristas que se dispuseram a compartilhar comigo um pouco de sua vida no trabalho uberizado e enriqueceram grandemente esse trabalho de pesquisa.

Que proveito tira o homem de todo o trabalho com que se afadiga debaixo do sol? O sol se levanta, o sol se deita, apressando-se em voltar ao seu lugar e é lá que ele se levanta. O que foi, será, o que se fez, se tornará a fazer: não há nada de novo debaixo do sol! (Eclesiastes 1, 3; 5-8)

RESUMO

O aprofundamento da internacionalização do capital desde o início do século XXI constitui um elemento fundamental na dinâmica capitalista e tem contribuído com mudanças significativas nos âmbitos econômicos, sociais e políticos em escala global. Nesse contexto, o presente trabalho analisa o surgimento e o aumento expressivo das empresas transnacionais que atuam através de plataformas digitais no Brasil, as empresas uberizadas Uber, Uber Eats e Rappi, e os impactos das atividades uberizadas para os trabalhadores e para o contexto econômico do país. A hipótese é a de que os processos engendrados pelo capital para aumentar a taxa de lucro, em especial a partir da Crise de 2008, incentivaram a mundialização da relação capital-trabalho nos moldes do capitalismo neoliberal e que as atividades uberizadas, apoiadas nos avanços tecnológicos, resultam em novas maneiras de exploração dos trabalhadores e na precarização do trabalho. A revisão bibliográfica situa a pesquisa na dinâmica capitalista contemporânea e o aparato teórico-conceitual se baseia nos estudos contemporâneos da Economia Política Internacional, em especial aos que se relacionam ao materialismo histórico e dialético de Karl Marx sobre a relação capital-trabalho. Isso porque ele contribui para a compreensão da conformação das relações econômicas, sociais e políticas como um todo. Utilizamos também estudos sobre as crises e sobre as reconfigurações do capitalismo, sobre a transnacionalização e a mundialização do capital e sobre a uberização do trabalho (HARVEY; SOUZA; CHESNAIS; ASTARITA; ANTUNES; ABILIO). Apoiados tanto em metodologia quantitativa quanto em metodologia qualitativa, empregamos a estratégia da triangulação de dados a partir de fontes escritas como relatórios corporativos, censitários sobre emprego e sobre a uberização e de regulamentação acerca das empresas uberizadas no Brasil também de artigos de periódicos, artigos científicos, de legislações sobre o tema e de entrevistas semiestruturadas com alguns trabalhadores uberizados para visualizar os impactos das atividades uberizadas para eles e para a sociedade. As conclusões gerais dão conta de que a presença de empresas uberizadas no Brasil tem aumentado significativamente e tem impulsionado mudanças nas relações de trabalho que, sob o discurso do empreendedorismo, resultam em maior exploração dos trabalhadores ao passo que aumenta os lucros das empresas.

Palavras-chaves: dinâmica capitalista; Crise de 2008; transnacionalização; mundialização do capital; uberização do trabalho.

ABSTRACT

The deepening of the internationalization of capital since the beginning of the 21st century constitutes a fundamental element in the capitalist dynamics and it has contributed to significant changes in the economic, social and political spheres on a global scale. In this context, this paper analyzes the emergence and the significant increase of transnational companies that operate through digital platforms in Brazil, the uberized companies Uber, Uber Eats and Rappi, and the impacts of uberized activities for the workers and for the economic context of this country. The hypothesis is that the processes engendered by capitalism to increase the profit rate of the capitalists, especially after the 2008 Crisis, encouraged the globalization of the capital-labor relationship in the mould of neoliberal capitalism dynamics and those uberized activities, supported by the technological advances, result in new forms of exploitation of workers and the precariousness of work. The bibliographic review situates the theme in the contemporary capitalist dynamics and the theoretical-conceptual apparatus of the research is based on contemporary studies of International Political Economy, especially those referring to the Karl Marx's historical and dialectical materialism on the capital-labor relationship because it contributes to the understanding of the conformation of economic, social and political relations in a vast context. The research also resorted to studies about the crises and the reconfigurations of capitalism, the transnationalization and the internationalization of capital and about the uberization of work (HARVEY; SOUZA; CHESNAIS; ASTARITA; ANTUNES; ABILIO). Supported by both quantitative and qualitative methodology, we used the strategy of data triangulation from written sources such as corporate reports, census data on employment and on uberization and regulations on uberized companies in Brazil, newspaper articles and scientific articles, legislation on the subject and semi-structured interviews with some uberized workers to visualize the impacts of uberized activities for them and for society. The general conclusions show that the presence of uberized companies in Brazil has increased significantly and has driven changes in labor relations that, under the entrepreneurship discourse, result in greater exploitation of workers while increasing company profits.

Keywords: capitalist dynamics; 2008 crisis; transnationalization; globalization of capital; uberization of work.

RESUMEN

La profundización de la internacionalización del capital desde comienzos del siglo XXI constituye un elemento fundamental en la dinámica capitalista y ha contribuido a cambios significativos en los ámbitos económico, social y político a escala global. En ese marco, este trabajo analiza el surgimiento y aumento significativo de empresas transnacionales que operan a través de plataformas digitales en Brasil, las empresas uberizadas Uber, Uber Eats y Rappi, y los impactos de las actividades uberizadas para los trabajadores y para el contexto económico del país. La hipótesis es que los procesos engendrados por el capital para aumentar la tasa de ganancia, especialmente después de la Crisis de 2008, incentivaron la globalización de la relación capital-trabajo en los moldes del capitalismo neoliberal y que las actividades uberizadas, apoyadas en los avances tecnológicos, dan como resultado nuevas formas de explotación de los trabajadores y de precariedad laboral. La revisión bibliográfica sitúa el tema en la dinámica capitalista contemporánea y el aparato teórico-conceptual de la investigación se sustenta en estudios contemporáneos de Economía Política Internacional que se relacionan con el materialismo histórico y dialéctico de Karl Marx sobre la relación capital-trabajo. Esto porque contribuye a la comprensión de la conformación de las relaciones económicas, sociales y políticas en su conjunto. También están relacionados con estudios sobre las crisis y reconfiguraciones del capitalismo, sobre la transnacionalización y globalización del capital y sobre la uberización del trabajo (HARVEY; SOUZA; CHESNAIS; ASTARITA; ANTUNES; ABILIO). Apoyados en metodología tanto cuantitativa como cualitativa, utilizamos la estrategia de triangulación de datos de fuentes escritas como informes corporativos, datos de censos sobre empleo y sobre uberización y regulaciones sobre empresas uberizadas en Brasil, artículos de revistas, artículos científicos, legislación sobre el tema y semi -entrevistas estructuradas con algunos trabajadores uberizados para visualizar los impactos de las actividades uberizadas para ellos y para la sociedad. Las conclusiones generales muestran que la presencia de empresas uberizadas en Brasil se ha incrementado significativamente y ha impulsado cambios en las relaciones laborales que, bajo el discurso del emprendimiento, resultan en una mayor explotación de los trabajadores al mismo tiempo que aumentan las ganancias de las empresas.

Palabras clave: dinámica capitalista; crisis de 2008; transnacionalización; globalización del capital; uberización del trabajo.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Esquema de codificação dos dados das entrevistas	24
Tabela 2 Uber - Consumidores ativos na plataforma por mês 4º trimestre	76
Tabela 3 Uber - Viagens por ano	76
Tabela 4 Uber - Lucro líquido	77
TABELA 5- Uber - Lucro por região último trimestre (em milhões de dólares)	77
Tabela 6 Serviços Uber transporte individual de passageiros	79
Tabela 7- Valores da ferramenta de estimativa da Uber nas categorias Uber X, Uber cComfort e Uber Moto em Curitiba e em Foz do Iguaçu – PR	81

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Quantidade de trabalhadores da economia dos bicos no Brasil em cada trimestre dos anos de 2016 a 2021	110
Gráfico 2 - Rendimento efetivo médio mensal dos trabalhadores da economia dos bicos no Brasil em cada trimestre dos anos de 2016 a 2021	111
Gráfico 3 - Jornada de trabalho dos trabalhadores da economia dos bicos no Brasil em cada trimestre dos anos de 2016 a 2021	112

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Cade – Conselho Administrativo de Defesa Econômica

CNPJ – Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas

ETNs – Empresas Transnacionais

EAR – Exerce Atividade Remunerada

IBGE – Instituto brasileiro de geografia e estatística

ILO – International Labour Organization

OIT - Organização Internacional do Trabalho

Pnad – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio

PIB – Produto Interno Bruto

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
METODOLOGIA.....	15
Considerações sobre as entrevistas e sobre suas análises interpretativas.....	21
ESTRUTURA DO TRABALHO	24
1. CAPÍTULO 1: DINÂMICA CAPITALISTA MUNDIAL, CRISE E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO	28
1.1.O MODO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA E O MATERIALISMO HISTÓRICO E DIALÉTICO	28
1.1.1. Movimento do capital e a acumulação	31
1.2. A MUNDIALIZAÇÃO DO CAPITAL, AS CRISES E A RELAÇÃO CAPITAL-TRABALHO: A DINÂMICA CAPITALISTA GLOBAL	33
1.2.1. A mundialização do capital.....	33
1.2.2. As crises.....	37
1.2.3. Relação capital-trabalho, precarização e uberização do trabalho.....	42
1.2.4. A contradição capital-trabalho e a classe trabalhadora	44
1.2.5. A classe trabalhadora atual segundo os relatórios da Organização Internacional do Trabalho (OIT).....	49
1.3. UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: DEFINIÇÕES E ORIGENS	53
1.3.1. Definições da uberização do trabalho	53
1.3.2. Origens da uberização do trabalho	54
1.3.3. Uberização do trabalho e a Economia do Compartilhamento: conceituações e críticas	56
1.3.4. A uberização e o desemprego.....	60
1.3.5. A uberização do trabalho e a informalidade no Brasil	63
2. CAPÍTULO 2 EMPRESAS TRANSNACIONAIS UBERIZADAS E O CASO DO BRASIL	67
2.1. EMPRESAS TRANSNACIONAIS	67
2.1.1. Empresas transnacionais uberizadas no setor de transporte individual de passageiros e de entrega de alimentos no Brasil.....	71
2.1.3. Resultados financeiros	76
2.1.4. Uber no Brasil.....	77
2.1.5. As tarifas da Uber	80
2.4. O Rappi	85

2.4.1.	O entregador do Rappi	88
3.	UBERIZAÇÃO E IMPACTOS NAS RELAÇÕES DE TRABALHO NO BRASIL.....	90
3.1.	REGULAMENTAÇÃO DA ATIVIDADE DO TRABALHADOR UBERIZADO ..	90
3.1.1.	O papel do Estado	93
3.1.2.	A atividade uberizada e a legislação trabalhista brasileira.....	95
3.2.	EMPREGO E UBERIZAÇÃO NO BRASIL.....	103
3.2.1.	A classe trabalhadora brasileira no contexto atual: apontamentos e dados	103
3.2.2.	A classe trabalhadora brasileira e a uberização	109
3.2.3.	Percepções sobre o trabalho uberizado pelas lentes dos trabalhadores	113
3.2.4.	Os entregadores	123
4.	CONCLUSÕES GERAIS.....	131
5.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	135
6.	ANEXOS	146

INTRODUÇÃO

Os processos de transnacionalização do capital aliados à evolução tecnológica dos últimos anos (HARVEY, 2011; 2014) contribuíram com mudanças significativas nas relações sociais de produção em escala mundial, demarcando impactos importantes nos âmbitos econômicos, sociais e políticos em diversas partes do globo.

Nesse sentido, nota-se que as inovações e as modificações nas relações de trabalho se apresentam como importantes indicadores das consequências da transnacionalização do capital e da mundialização da relação capital-trabalho que, muitas vezes, se traduzem em precarização e em deterioração de direitos conquistados pelos trabalhadores (ANTUNES, 2018; HARVEY, 2018).

Essas modificações e suas consequências podem ser notadas nos processos políticos e de tomada de decisões nos Estados-nação no que diz respeito às suas organizações política, econômica e social, que influenciam no desenvolvimento dos países e nas suas relações entre eles, pois o trabalho, nesse sentido, é grande representante da produção da riqueza.

Desse modo, diante do destacado papel que o trabalho representa, podemos citar que a Organização Internacional do Trabalho (OIT) tem apresentado estudos acerca do trabalho em todo o mundo, bem como recomendações para que se busque melhorar as condições de trabalho e de vida dos trabalhadores através de iniciativas que promovam o trabalho decente.

Diante das inovações tecnológicas e nas modificações das relações de produção ao longo dos últimos anos, surge uma modalidade de trabalho que tem se configurado como tendência mundial, constituindo parte de processos inovadores e até disruptivos, em especial a partir da Crise de 2008, a uberização do trabalho.

Assim, temos um cenário de surgimento e, a partir de 2008, de aumento expressivo de empresas nacionais e transnacionais que atuam através de plataformas digitais para desenvolver suas atividades utilizando-se dessa modalidade de trabalho.

Também chamada de trabalho por plataformas, a uberização do trabalho está relacionada com os princípios da Economia do Compartilhamento (BOTSMAN; ROGERS, 2011), é permeada pelos ideais do neoliberalismo (HARVEY, 2008),

sustentada pelo avanço da tecnologia desenvolvida, principalmente, no Vale do Silício (GRABHER; TUIJL, 2020) e espalha-se por diversas atividades laborais, desde a entrega de comida, do transporte individual de passageiros, da contratação de empregadas domésticas e de professores, até o transporte de cargas pesadas, por caminhões e o transporte aéreo.

No Brasil, contexto de nossa pesquisa, cerca de 11,4 milhões de pessoas passaram a realizar trabalhos através de aplicativos ou de plataformas digitais no primeiro trimestre de 2021 a fim de garantir uma parte ou até a totalidade de sua renda. O cenário pandêmico do novo coronavírus¹ contribuiu sobremaneira para que ocorresse um aumento expressivo desse contingente e, somando ao número do ano de 2020, o Brasil contava com 20% da população adulta (32,4 milhões) utilizando-se de algum aplicativo para trabalhar em 2021 (GUIMARÃES, 2021).

Apesar da utilização massiva de aplicativos e plataformas digitais, os trabalhadores uberizados não têm vínculo empregatício reconhecido juridicamente no Brasil, assim como em vários outros países do mundo. Porém, o que fazia parte da *gig-economy*, ou economia do bico (ABÍLIO, 2011), e servia como complementação da renda, está se transformando em atividade principal para milhares de pessoas e apresenta impactos relevantes para as relações de trabalho como um todo, para economia das cidades e para os contextos político e socioeconômico dos países.

Se, por um lado, a atividade uberizada contribui para o aumento da lucratividade das empresas que criam e gerenciam os aplicativos digitais e das empresas que se utilizam desses aplicativos, por outro, colabora com a intensificação dos processos de precarização do trabalho e de exploração dos trabalhadores porque a organização, os meios de trabalho e o desenvolvimento das atividades são todos de responsabilidade dos trabalhadores.

A partir dessas considerações, nossa pesquisa aponta para a importância do estudo acerca das novas configurações das relações de trabalho, em especial a uberização do trabalho, e das consequências dessas configurações para os trabalhadores e para o contexto

¹ A partir de dezembro de 2019 o mundo tem vivenciado a pandemia da Covid-19, doença causada pelo vírus SARS-CoV-2. Esse vírus apresenta alta taxa de transmissibilidade e acomete com gravidade pessoas idosas e pessoas com comorbidades. O mundo somou, no início de abril de 2022, quase seiscentos milhões de casos e mais de seis milhões de mortes causados pela doença (OUR WORLD DATA, 2022).

socioeconômico do Brasil a partir de 2008.

A escolha do marco temporal da Crise de 2008 se deve ao fato de que, após cenários de crise, (HARVEY, 2011) o capitalismo lança mão de estratégias que acirram os mecanismos de exploração dos trabalhadores para tentar conter a queda nas taxas de lucro. Isso se dá através de redução de salários, aumento da jornada de trabalho e aumento na produtividade em menor tempo, corroborando com o aumento da exploração do trabalho e da desigualdade social.

Nesse contexto, a uberização do trabalho foi favorecida pelos mecanismos citados acima e, em um cenário de maior desemprego, os trabalhadores buscaram alternativas de renda extra na informalidade que a atividade uberizada apresenta, apoiada nos avanços da tecnologia da informação.

A informalidade se configura como uma ferramenta estrutural do capitalismo no Brasil (ANTUNES, 2011), no entanto, em contextos de crises econômicas, inclusive no cenário atual da crise sanitária da Covid-19, ocorre um aumento dos níveis de informalidade (ANTUNES, 2020) e, assim, as crises são propulsoras de novas atividades laborais que se apoiam na desregulamentação e na precarização do trabalho.

Desse modo, as atividades desregulamentadas como o trabalho intermitente², a “pejotização”³ e as atividades informais como a uberização e a plataformização, entre outras, fazem parte da inovação no modo de explorar a força de trabalho e apontam para a maneira pelas quais as novas necessidades de acumulação se chocam com as reduções endógenas e globais da taxa de lucro capitalista.

A partir dessas reflexões, nossa pesquisa busca compreender os processos de uberização e plataformização do trabalho no Brasil a partir de dois dos serviços mais expressivos dos últimos anos: o serviço de transporte individual de passageiros da empresa Uber e os serviços de entrega de alimentos das empresas Rappi e Uber Eats.

² No trabalho intermitente, ou contato zero hora, o trabalhador fica aguardando o empregador chamá-lo para a execução do serviço quando necessário e a sua remuneração ocorre conforme o número de horas trabalhadas (BRASIL, 2017).

³ Constituição de empresas por pessoas físicas para prestarem serviços regulares em nome de entes jurídicos, a fim de desviar-se da relação de trabalho direta e diminuir custos trabalhistas de impostos e contribuições (BRITO, 2022).

Essa compreensão tem como ponto de partida os seguintes questionamentos: a) como se deu, de maneira geral, o surgimento das empresas que atuam por meio de plataformas e de aplicativos digitais, as empresas plataformizadas ou uberizadas, nos setores de entregas e de transporte individual de passageiros? b) quais são e como atuam as principais empresas transnacionais uberizadas presentes no Brasil? c) como essas empresas tratam as relações de trabalho, ou seja, como caracterizam o trabalhador, a contratação e remuneração da força de trabalho? d) de que maneira os processos de reconfiguração capitalista e a preponderância do capital financeiro internacional, aspectos fundamentais da dinâmica de acumulação capitalista contemporânea, colaboram com os processos de exploração da mais valia e com a precarização da força de trabalho através do surgimento e do aumento das atividades de trabalho uberizadas e plataformizadas no Brasil, especialmente a partir da Crise de 2008?

Nossa hipótese de trabalho se baseia no fato de que as novas necessidades de acumulação capitalista frente às reduções endógenas e globais da taxa de lucro destacam ainda mais o papel central que a relação capital-trabalho ocupa na dinâmica capitalista contemporânea. Assim, frente às crises capitalistas, em especial, o capital trata de se reconstruir, se reconfigurar para deter a tendência da queda da taxa de lucro através da redução dos custos e, principalmente, através da exploração dos trabalhadores.

A partir das crises, portanto, a relação capital-trabalho se reconfigura para atender às necessidades do capital e, frente às mudanças econômicas e políticas, essas reconfigurações atendem principalmente a recuperação do lucro capitalista. Isso corroborou para o aumento expressivo da uberização e da plataformização do trabalho, novas configurações de trabalho apoiadas na tecnologia que contribuem para a precarização da força de trabalho e acentuam a exploração dos trabalhadores, a partir da Crise de 2008.

Os imperativos capitalistas espraiam-se desde os países centrais até os países periféricos e no caso específico de nosso trabalho, as relações dialéticas entre capital financeiro internacional e as relações

de trabalho constituem importantes reflexões sobre a conformação da classe trabalhadora uberizada presente no Brasil, em especial nos últimos anos.

Para responder, então, às perguntas de pesquisa estabelecemos o seguinte objetivo geral: contribuir para o conhecimento da dinâmica capitalista desde a crise de 2008-atual, apontando o surgimento e a atuação de empresas transnacionais que operam através de plataformas digitais e seus impactos na relação capital-trabalho no Brasil.

Esse objetivo se desdobra em três objetivos específicos, a saber: 1) Examinar o surgimento e a origem das empresas transnacionais que operam por meio de plataformas digitais, focando no setor de transporte individual de passageiros e de entregas no período 2008-atual. 2) Determinar a presença de empresas transnacionais de transporte individual de passageiros e de entregas que utilizam plataformas digitalizadas no Brasil. 3) Indagar sobre as configurações da relação capital-trabalho presentes nessas empresas, apontando os impactos socioeconômicos da uberização e da plataformização para os trabalhadores que nelas atuam.

A partir do trabalho de levantamento bibliográfico e do trabalho de campo, algumas constatações de nossa pesquisa demonstraram que as implicações das atividades uberizadas no Brasil, em especial as do transporte individual de passageiros e as dos serviços de entrega de alimentos, têm sido reportadas por inúmeros veículos de notícias e chamado a atenção da sociedade civil e dos próprios trabalhadores. Assim, há iniciativas que vão desde a luta pelo reconhecimento do vínculo trabalhista e melhores condições de trabalho até a criação de cooperativas de plataformas que oferecem os serviços de maneira independente das grandes empresas do setor.

A precarização do trabalho e a exploração da força de trabalho presentes na uberização do trabalho ocorrem também nos países centrais e dos quais se originam os investimentos do capital financeiro, ou seja, os trabalhadores desses países também sentem aqueles processos e têm seus direitos sociais minorados pelo ímpeto dos imperativos capitalistas.

No entanto, os países periféricos ou que estão em situação de receber grandes contingentes de investimentos e financiamentos das empresas transnacionais, de modo geral, têm sua força de trabalho já comprometida pela

carência de políticas públicas de acesso ao emprego e às necessárias condições de trabalho, educação e saúde. Além disso, a informalidade nesses países, e de maneira específica no Brasil, representa uma grande parcela da situação da classe trabalhadora.

Nesse sentido, a uberização do trabalho colabora com a intensificação de processos que resultam, ao contrário do que é propagado pelos preceitos da economia colaborativa, em maior dificuldade de acesso aos direitos trabalhistas, às condições básicas de sobrevivência e acentuam a desigualdade social.

O embasamento teórico-conceitual que perpassa nosso trabalho se orienta pelas considerações do materialismo histórico e dialético expresso pelas concepções marxistas e será explorado no primeiro capítulo de nossa dissertação. Essa escolha se justifica porque apoia a nossa tese de que as relações de trabalho precarizadas pela uberização e plataformização são consequência de um sistema de subsunção real do trabalho ao capital, instalado em diversas partes do globo através da transnacionalização do capital e dos imperativos capitalistas.

Assim, os referenciais do marco teórico pretendem abranger os elementos conceituais sobre a dinâmica capitalista global e o seu desenvolvimento, sobre os ajustes que foram realizados conforme o capitalismo se expandiu e as implicações das premissas capitalistas e neoliberais nas relações de trabalho em quase todo o mundo, revisitando, primeiramente, as teses da mundialização do capital e partindo do fenômeno da transnacionalização.

Discorreremos, ainda, sobre os apontamentos teóricos da relação capital-trabalho e como essa relação se configura na contemporaneidade do capitalismo global a partir das crises e das reconfigurações que ocorrem nesse sistema. Para isso trazemos os aportes conceituais e teóricos dos estudos de Karl Marx e de outros autores que complementam o estudo das relações de trabalho contemporâneas, de maneira a enriquecer a compreensão e a encaminhar nossas reflexões e apontamentos no desenvolvimento dos demais capítulos.

A partir das concepções materialistas da organização e do

funcionamento da sociedade capitalista desenvolvida por Karl Marx, buscamos compreender os movimentos de produção, de acumulação e de expansão capitalista e a relação capital-trabalho, bem como seus desdobramentos. A partir disso, traçamos um paralelo com as mudanças nas relações de trabalho que influenciaram o surgimento das empresas plataformizadas transnacionais, em especial no contexto brasileiro.

Autores que tratam de temas que estabelecem estreitas relações com nossa pesquisa, como David Harvey, François Chesnais, Nilson Araújo de Souza, Fernando Gabriel Romero, Ricardo Antunes e Ludmila Abilio, também compõem o marco teórico-conceitual complementando e enriquecendo nosso trabalho.

Esse trabalho, finalmente, se move pela crítica sobre o papel que a uberização do trabalho cumpre ao modificar as relações de trabalho nos moldes da desregulamentação, da precarização e de uma maior exploração da força de trabalho. Essa modalidade de trabalho, apoiada nas ideias do capitalismo neoliberal que estão arraigadas no consciente de muitos indivíduos, favorece ainda mais o aumento da desigualdade social e econômica produzida pelas contradições do sistema capitalista.

METODOLOGIA

De acordo com Triviños (1987), os fenômenos sociais perpassam três aspectos imprescindíveis a serem considerados quando se trata de pesquisarmos sobre eles: raízes históricas, significados culturais e vínculos estreitos com a macro realidade social (p. 138). Nesse sentido, portanto, a pesquisa social precisa atentar para esses aspectos utilizando diferentes fontes de dados e técnicas de pesquisa que busquem “abranger a máxima amplitude na descrição, explicação e compreensão do foco em estudo (TRIVIÑOS, 1987, p. 138)”.

Isso se explica porque os estudos acerca do fenômeno social implicam em processos e em produtos centrados no sujeito, seja através das percepções, de comportamentos ou de ações do pesquisador, seja através do sujeito participante do fenômeno. Além disso, importa à pesquisa os elementos produzidos pelo meio no qual o sujeito está inserido e os elementos e os produtos da estrutura socioeconômica e cultural do sujeito (TRIVIÑOS, 1987, pp. 138-139).

O pesquisador das ciências sociais, portanto, precisa levar em conta os

riscos e os desafios ao assumir uma determinada posição diante dos elementos citados acima, considerando que sua pesquisa não se descola da realidade socialmente construída em seu entorno. A partir desse apontamento, há de se prover a consciência de que a pesquisa não se faz de toda objetiva e é permeada por fatores diversos que, ao contrário do que postulam muitos positivistas, devem ser considerados durante o trabalho.

Assim, o cientista social, se vê em um caminho de dupla via: distanciar-se o quanto necessário de sua “familiaridade com o universo social” que configura o “obstáculo epistemológico por excelência” ao mesmo tempo em que procura considerar de maneira objetiva os fatos que, indubitavelmente, derivam das relações sociais e dos indivíduos que fazem parte dessas relações (BOURDIEU; CHAMBOREDON; PASSERON, 1999, p. 23; p. 29).

Se por um lado, o pesquisador busca pela ruptura de pré-noções, tentando abster-se de opiniões formadas previamente e do senso comum para direcionar-se a uma cientificidade mais concreta, não há, por outro lado, como escapar do seu contexto socioeconômico nem do contexto de seu campo de pesquisa e da relação que se estabelece com o objeto dentro desse contexto (BOURDIEU; CHAMBOREDON; PASSERON, 1999, p. 24).

O posicionamento do pesquisador frente a essas proposições colabora de maneira expressiva para condução da pesquisa e para escolha do aparato metodológico a ser selecionado. E, por isso mesmo, as noções de objetividade e de subjetividade, que passam a compor o conjunto instrumental do pesquisador, precisam ser encaradas como faces da mesma moeda e devem ser consideradas com cuidado por constituírem uma riqueza e não um obstáculo ao desenvolvimento dos estudos sociais.

A pesquisa social, assim, tem caráter transdisciplinar e abrangente pela razão de que o fato social não está dividido nem segmentado e que empiria e teoria interagem. Por outro lado, não se trata de escancarar as proposições e interpretações, considerando a pesquisa

como algo holístico e que não haja a necessidade de colocá-la a dispor do crivo metodológico-científico (BOURDIEU; CHAMBOREDON; PASSERON, 1999).

As contribuições de Bourdieu, Chamboredon e Passeron, nesse sentido, nos auxiliam a construir as reflexões de nossa pesquisa sobre a articulação de ferramentas metodológicas através das quais empiria e teoria dialoguem, sobre a vigilância epistemológica ao analisar as fontes com criticidade e, também, sobre o processo de construção do conhecimento ocorrer de maneira mais ampliada.

Tendo a estrutura econômica como eixo central, nossa pesquisa observa as relações dialéticas que se desenrolam a partir da reprodução dos imperativos capitalistas contemporâneos da relação capital-trabalho e que se desenvolvem a partir da transnacionalização do capital, em especial aquelas que favorecem a precarização e a exploração da força de trabalho.

A partir dessas considerações, nos propusemos a utilizar mais de uma ferramenta metodológica e articular essas ferramentas com a teoria, no caso o materialismo histórico e dialético, considerando, especialmente, que as condições materiais e as sujeições simbólicas agem na sociedade e sobre os indivíduos. Assim, conseguimos visualizar o caráter interdependente das relações sociais e das relações de trabalho em cada tempo histórico e como essas relações influenciam na conformação da sociedade atual.

Segundo Barrágan (2007), o conjunto de estratégias metodológicas contém os planos que apontam os caminhos e as rotas que o pesquisador irá percorrer durante o trabalho de investigação e é composto por “uma serie de operaciones y decisiones metodológicas necesarias que se diseñan en función de los objetivos, preguntas y problemáticas planteadas” para a execução da pesquisa (BARRÁGAN, 2007, p. 87).

Além de explicar a escolha da metodologia, das técnicas metodológicas e a contribuição dessas técnicas para a pesquisa, a estratégia metodológica aponta para os seguintes componentes: o motivo da pesquisa, os critérios escolhidos e utilizados, as possibilidades e os limites encontrados durante o processo de pesquisa e a elaboração da coleta de dados para um bom desenvolvimento da investigação (BARRÁGAN, 2007, p. 89).

A partir da seleção das estratégias metodológicas, o pesquisador lançará mão de técnicas para operacionalizá-las, ou seja, fará uso de instrumentos e

ferramentas que os auxiliarão a atingir os objetivos da pesquisa, considerando as técnicas de observação e o processamento, sistematização e interpretação dos dados (BARRÁGAN, 2007, pp. 90-91).

No caso de nossa investigação, buscamos conhecer o fenômeno social a ser estudado utilizando a técnica da triangulação. Essa técnica consiste em possuir mais de uma fonte de dados que apontam para o mesmo fenômeno reunindo dados a partir de distintas perspectivas. Isso implica em um controle cruzado com a finalidade de aumentar o grau de validade da pesquisa (BARRÁGAN, 2007, p. 101).

Para Mendicoa (2003) a utilização da triangulação como estratégia metodológica possibilita que o pesquisador tenha uma posição de construtor das significações sobre os acontecimentos pertinentes à pesquisa. Isso se dá, porque, ao reunir perspectivas distintas, o pesquisador tem acesso aos meios de verificação que levam a um processo de interpretação mais coerente e mais enriquecido, o que aumenta o grau de confiabilidade dessa interpretação.

Assim, as ferramentas que compõem a nossa estratégia metodológica se traduzem em análise de fontes escritas primárias e secundárias acerca das empresas transnacionais plataformizadas em atividade no Brasil e em entrevistas com os trabalhadores uberizados que estão relacionados a essas empresas, além de reportagens sobre a atividade uberizada.

Segundo Serantes (2003) as fontes primárias são as que conseguimos acesso de maneira mais direta e as secundárias se referem às fontes de acesso indireto ao fenômeno. O autor ainda aponta que o acesso às fontes pode ocorrer através de bibliografia relevante, de informações dos meios de comunicação, de documentos públicos, de observação estatística, de relatórios oficiais, de testemunhos orais dos observadores diretos do fenômeno e presença direta do pesquisador no fenômeno, estando o investigador integrado ao mesmo objeto e a mesma fonte primária.

Desse modo, nossa pesquisa buscou dados sobre a presença, a quantidade e o funcionamento das empresas transnacionais que atuam

por meio de plataformas digitais no Brasil a partir das informações sobre os seus modos de organização e de funcionamento, bem como a partir de relatórios financeiros disponíveis em seus *sites* institucionais, de relatórios, estudos e pesquisas de órgãos governamentais sobre as novas modalidades de trabalho, entre outros. Contamos ainda com a leitura e a reflexão sobre as estatísticas acerca do desemprego e da informalidade, propulsores do trabalho uberizado e plataformizado por meio dos relatórios e pesquisas oficiais da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Assim, lançamos mão de técnicas da metodologia quantitativa com o objetivo de caracterizar o universo da pesquisa e segmentar as unidades de análise de modo a determinar as fontes de informação, a quantidade de informação a ser coletada e o tamanho da população de indivíduos que fazem parte da pesquisa, além de colaborar com a elaboração dos instrumentos de coleta de dados, com a validação e com os planos de codificação necessários (ROJAS, 2007, p. 117).

As ferramentas qualitativas, por sua vez, estão baseadas nas leituras e na coleta de informações de pesquisas prévias e nas entrevistas com os trabalhadores plataformizados ou uberizados. Com essa gama de ferramentas temos o objetivo de conhecer os impactos socioeconômicos das atividades dos motoristas da Uber e dos entregadores das empresas Uber Eats⁴ e Rappi no Brasil. Isso porque, apesar de suas peculiaridades, elas atuam através de plataformas digitais, têm suas organizações atreladas a capitais transnacionais e atuam nos setores de transporte individual de passageiros e/ou de entregas.

Em nossa pesquisa optamos por utilizar entrevistas semi-estruturadas ou semi-padronizadas, ou seja, entrevistas que têm um rol de perguntas preparadas anteriormente à conversa, mas que permitem ao entrevistador e ao entrevistado um certo grau de liberdade e de abertura para improvisar, incluir expressões pessoais que ilustram o caso, sem sair do tema nem do objetivo a que ela se propõe (BARRÁGAN, SALMAN, 2007).

Hoy en día lo más común es la entrevista semi-estructurada porque hay más conciencia de que las entrevistas completamente “estructuradas” y prefijadas distorsionan: no hay un modelo o formato que puede ser utilizado en todas las circunstancias y con todos los entrevistados. Hay que buscar maneras para tomar en cuenta el mundo de las percepciones del

⁴ As atividades de entrega de refeições e lanches da Uber Eats foram encerradas no Brasil em oito de março de 2022. Mesmo assim, consideramos pertinente manter o trabalho de pesquisa sobre o UberEats por se tratar de um elemento importante na configuração do serviço uberizado no Brasil.

entrevistado, un mundo que puede influir e incluso determinar respuestas no confiables. Por eso la entrevista semi-estructurada permite procesar y comparar los resultados de distintos entrevistados; a la vez posibilita improvisar durante la entrevista y ser flexible para adaptarse a las circunstancias específicas (BARRÁGAN, SALMAN, 2007, p. 143).

A escolha por esse tipo de entrevista para a coleta de dados se deve ao fato de conseguirmos acesso à perspectiva dos trabalhadores uberizados para, desse modo, refletirmos sobre as relações objetivas que constituem a relação de trabalho uberizada em um contexto mais próximo possível do fenômeno estudado.

Além disso, tratamos de observar as legislações trabalhistas e algumas diretrizes internacionais que tratem sobre a relação de trabalho uberizada e utilizamos artigos de periódicos para visualizar o aumento no número de trabalhadores uberizados e plataformizados nos últimos anos. Assim, buscamos obter informações sobre o tema e suas implicações de modo interativo, atendendo tanto o viés qualitativo como o viés quantitativo (BARRÁGAN, SALMAN, 2007, p. 140).

Desse modo, a partir desta técnica e da triangulação de outras fontes pretendemos conhecer também como o trabalho uberizado está acontecendo, de que modo ele está afetando a vida dos trabalhadores, em que medida ajuda ou atrapalha, qual é a impressão desses trabalhadores acerca da atuação das empresas uberizadas em questão, além da quantidade de tempo despendido, remuneração, condições de trabalho, entre outros.

A partir da sistematização dos dados coletados pretendemos observar como e por que ocorreu o aumento expressivo de empresas transnacionais uberizadas no Brasil, nos setores já citados, a partir de 2008 e seus impactos socioeconômicos e nas relações de trabalho, assim como a origem e presença dos capitais transnacionais das empresas uberizadas Uber e Rappi no Brasil.

A análise das entrevistas realizadas com motoristas da Uber e de outras plataformas é apresentada no terceiro capítulo de nosso trabalho. A partir dessas entrevistas nos aproximamos da realidade dos trabalhadores no seu dia a dia e conhecemos a dinâmica da atividade uberizadas de transporte de passageiros.

No que diz respeito aos entregadores uberizados, realizamos a

análise de reportagens e de entrevistas realizadas por sites de notícias e documentários sobre a vida deles no trabalho uberizado porque, além do contexto de distanciamento social da pandemia da Covid 19, período no qual iniciamos nossa pesquisa, tivemos dificuldade, nos períodos posteriores, de encontrar entregadores dispostos a conversar conosco por não conhecê-los diretamente.

Nossas tentativas de entrevistar entregadores de comida falharam, infelizmente, por quatro razões principais que descrevemos a seguir: a) por não conhecermos nenhum trabalhador desse ramo; b) os trabalhadores abordados em frente aos locais em que se concentram para retirar os pedidos estavam em plena atividade e não conseguiram parar para conversar conosco; c) os trabalhadores abordados na rua não retornaram o contato e, ainda, d) as situações de assédio, mesmo que de modo velado, que partiram de dois motoristas da Uber acabou inibindo a possibilidade de aproximação a mais trabalhadores.

Entrevistamos por vídeo conferência dez motoristas da Uber entre os anos de 2020, 2021 e 2022, sendo cinco homens e duas mulheres nas cidades de Foz do Iguaçu, por ter sido o local de residência da pesquisadora em 2020 e 2021, e três homens em Curitiba, em 2022, atual endereço dela. Além das entrevistas, utilizaremos alguns relatos colhidos de modo informal durante a utilização do serviço pela pesquisadora. Consideramos que o escopo numérico e geográfico das entrevistas poderia ser maior, no entanto, situações de assédio inibiram nossas iniciativas.

As perguntas propostas tratavam da identificação dos trabalhadores quanto ao gênero, idade, escolaridade, profissão e localidade para visualizarmos o perfil de cada um e para compararmos, mesmo que de maneira simplificada, esses dados com os da pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2022) sobre o perfil das pessoas que estavam trabalhando no setor de transportes por aplicativos do país.

Considerações sobre as entrevistas e sobre suas análises interpretativas

Utilizamos as entrevistas semi-estruturadas com o objetivo de coletar algumas informações sobre o funcionamento das plataformas de transporte individual de passageiros, em especial a Uber, no sentido de entendermos na prática a dinâmica do trabalho dos motoristas, o relacionamento deles com a plataforma e o

sistema de cobrança e de ganhos. Além disso, pretendíamos visualizar um pouco do dia-a-dia e ouvir sobre as facilidades e dificuldades da atividade, bem como a opinião dos motoristas sobre as atividades uberizadas.

Desse modo, retomamos Barrágan ao apontar que as entrevistas são diálogos através dos quais se pretende conseguir informações acerca do tema previamente estudado na teoria e no levantamento bibliográfico. Sobretudo, trata-se de interação e, desse modo, o estudo do tema adquire um caráter prático (BARRÁGAN, p. 140).

Durante as entrevistas lançamos mão de perguntas previamente pensadas que serviram de guia para o diálogo e para a retomada da interação, caso a conversa seguisse por caminhos um pouco distantes do tema. Assim, fomos interagindo e trocando experiências com os entrevistados sobre as atividades nos aplicativos de transporte.

Optamos por registrar as informações de modo simultâneo o que, a nosso ver, se constitui de um desafio ao mesmo tempo em que procurávamos manter a confiança dos entrevistados por não terem suas falas gravadas. Além disso, como fizemos as entrevistas através de vídeo chamadas, acreditamos que seria mais conveniente ir anotando as respostas durante a conversa.

Assim, ao longo das entrevistas anotamos os pontos principais e os dados numéricos para que não esquecêssemos e, tão logo finalizávamos a entrevistas, nos colocamos a registrar tudo o que fosse possível no diário de campo. Ao realizar o registro logo em seguida da entrevista acreditamos que conseguimos preservar as informações coletadas.

No processo de registro das entrevistas buscamos descrever com fidelidade os aspectos apontados pelos entrevistados e não somente o que buscávamos para cumprir o objetivo da pesquisa, ou seja, um recorte do poderíamos supor ser o mais significativo ou mais relevante. Depois do registro no diário de campo, reproduzimos as informações na seção do trabalho chamada de considerações finais, procurando manter as informações e fazer as comparações e as discussões com a pesquisa bibliográfica e o marco teórico.

As primeiras entrevistas nos deram mais confiança para realizar as seguintes e o registro de campo se mostrou valioso por nos ajudar a preservar as informações e visualizar o processo com um olhar mais amplo acerca das

informações que buscávamos. Com o compromisso de nos manter atentos em não sugerir nem dirigir as respostas somente para o que precisávamos, buscamos registrar as informações de maneira mais abrangente possível.

Tínhamos em mente que nossa perspectiva sobre a realidade dos trabalhadores iria, de uma forma ou de outra, transparecer para os entrevistados, no entanto, mantivemos o objetivo de não expô-las para buscar compreender as colocações deles da maneira mais holística possível.

O processo de coleta e de registro dos dados nos levou a refletir sobre a realidade mais complexa e sobre os aspectos que ultrapassam a perspectiva dos atores envolvidos, ampliando nossa visão do mundo social, seus contrastes e sobre as perspectivas presentes em nossa pesquisa. Na seção denominada considerações finais relacionamos os dados coletados com os objetivos, com o levantamento bibliográfico e com o marco teórico e observamos que esses dados corroboram com o que vimos pesquisando, apoiando nossa hipótese.

Obviamente, visualizamos diferenças na maneira de se portar dos entrevistados no decorrer das entrevistas. Alguns, por exemplo, se sentiam mais a vontade que outros para responder as perguntas. Também notamos algumas percepções, impressões e convicções comuns que eles têm sobre o trabalho como motoristas de aplicativo. Essas informações também estão descritas nas considerações finais.

As ferramentas de sistematização, análise e interpretação das entrevistas, por sua vez, se deu a partir dos processos de codificação e de categorização dos dados coletados durante o trabalho de campo. A codificação consiste em transformar os dados brutos colhidos durante os relatos através da determinação de códigos que identifiquem esses dados de acordo com a representação de um conteúdo ou de uma expressão. Esses códigos, por sua vez, formarão um conjunto de categorias de análise, que classificam os elementos de acordo com os critérios comuns dos códigos. Essas categorias, por fim, auxiliarão o pesquisador a realizar as interpretações dos dados a partir da teoria escolhida (BARRÁGAN, 2008)..

Após o registro das respostas dos entrevistados, desenvolvemos o seguinte esquema para a codificação e categorização dos dados colhidos. Este esquema está baseado nos objetivos e na temática de nossa pesquisa e as categorias de análise dialogam com o referencial teórico e com o levantamento

bibliográfico apresentados.

TABELA 1 Esquema de codificação dos dados das entrevistas

Códigos	Categorias	Conceitos abstratos
Idade/gênero Tipo de trabalho (desempregado, autônomo, registrado)	Características, condições e tipo de trabalho segundo idade e gênero	Condição socioeconômica
Complementação de renda/renda total Carga horária de trabalho Rendimentos Gastos (manutenção, combustível, seguros, previdência)	Características do trabalho uberizado	Relação capital trabalho
Veículo próprio x alugado Taxa de aceitação Promoções Liberdade Autonomia	Relação subordinação/autonomia na relação de trabalho	Precarização do trabalho
Atividade empreendedora		

Fonte: Produzida pela autora

Assim, observamos que análises interpretativas apontam para os muitos aspectos a serem considerados e que a perspectiva dos atores e da pesquisadora soma-se às percepções sobre os fenômenos sociais estudados e vivenciados dos envolvidos. Assim, essas análises tentam aproximar os fenômenos da vida social às explicações mais profundas que, em muitos casos, fogem da consciência dos participantes dos sujeitos.

ESTRUTURA DO TRABALHO

Nossa pesquisa é permeada pelos apontamentos das concepções materialistas de Karl Marx acerca do capitalismo e de sua dinâmica. Além de Marx, utilizaremos as contribuições dos estudos de José Paulo Netto e Marcelo Braz (2012) para tratarmos dos aportes marxistas sobre as relações de trabalho, os movimentos do capital e sobre o funcionamento do capitalismo contemporâneo bem sobre os ajustes do sistema capitalista e as consequências desses ajustes para a relação capital-trabalho.

O primeiro capítulo, então, se dedica a abordar os principais movimentos da dinâmica capitalista global a partir de dois aspectos macroestruturais: as crises

do capitalismo e a mundialização do capital, utilizando, além das contribuições de Marx, os estudos de David Harvey (2008; 2018) sobre o desenvolvimento da estrutura capitalista e as teses da mundialização do capital de Rolando Astarita (2006).

Em seguida, trazemos as contribuições de Nilson Araújo de Souza (2009) acerca dos ciclos econômicos de expansão e de crise, de maneira sucinta, para nos auxiliar na compreensão sobre o movimento do capital e seus desdobramentos econômicos e sociais no conjunto da reconfiguração do capital mundial. Damos ênfase ao estudo da Crise de 2008, pois ela serve de marco temporal no que diz respeito ao surgimento e ao aumento das empresas transnacionais uberizadas e demarca ainda mais os fenômenos da globalização e da transnacionalização do capital como um aprofundamento das políticas econômicas neoliberais em escala global.

Finalmente, nesse capítulo que se configura como capítulo teórico, articulamos os aportes nele traçados com as considerações dos capítulos seguintes sobre a dinâmica da mundialização do capital (CHESNAIS, 1996), sobre o movimento internacional de capital (ROMERO, 2016) e sobre o conceito de uberização do trabalho (ANTUNES, 2018, 2020, 2022; ABILIO 2017, 2020).

O segundo capítulo, por sua vez, se dedica a discorrer sobre o estudo das principais atividades – o transporte individual de passageiros e a entrega de alimentos – de algumas das empresas transnacionais uberizadas que mais se destacam no Brasil. Para esse propósito selecionamos as plataformas da Uber no setor de transporte individual de passageiros e da Uber Eats e do Rappi do setor de entregas de comidas. Essa seção é justificada pelo grande número de motoristas e entregadores atuando no Brasil através dessas plataformas digitais.

Acrescentamos, ainda, algumas considerações sobre a empresa iFood que, apesar de não ter origem estrangeira, impacta nas atividades das outras empresas citadas porque ela tem se mostrado como um gigante no setor e está sendo apontada como suposto agente de monopólio no setor de entrega de alimentos (OLIVEIRA, 2022).

Como a atividade uberizada não tem seu vínculo empregatício reconhecido legalmente no Brasil e em diversos outros países, utilizamos uma série de dados fornecidos por órgãos oficiais através de pesquisas do Instituto de

Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e dos relatórios da Organização Internacional do Trabalho (*ILO*), além de algumas reportagens de veículos como UOL, El País, entre outros, para demonstrar os números da uberização no Brasil.

O terceiro e último capítulo, finalmente, trata sobre alguns dos impactos sociais e econômicos que a uberização do trabalho têm gerado no país nos últimos anos e, para o desenvolvimento desse capítulo, procuramos demonstrar o crescimento da atividade uberizada no Brasil através dos dados e dos relatórios da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (PNAD) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e de informações das próprias empresas criadoras e mantenedoras dos aplicativos e das plataformas digitais.

Dessa maneira, buscamos apontar alguns fatores propulsores da uberização, como a informalidade, o desemprego e as crises econômicas, bem como as consequências socioeconômicas relacionadas a ela, como maior exploração do trabalhador, precarização do trabalho, redução ou eliminação de direitos trabalhistas e o papel do Estado, responsabilização do trabalhador pelos meios e instrumentos do trabalho, entre outros.

A fim de compreender a presença e o impacto da uberização na vida dos trabalhadores procuramos ouvir alguns desses trabalhadores através de entrevistas e também compilar algumas informações advindas de reportagens e de pesquisas já realizadas no mesmo sentido.

Em seguida, trazemos as conclusões gerais de nossa pesquisa sintetizando as análises realizadas através da conjunção das repostas às perguntas de pesquisa, da hipótese levantada e da maneira como procuramos cumprir com os objetivos propostos. Assim, nos propomos a conectar os pontos de discussão do tema, apresentar o trajeto da pesquisa, retomar alguns conteúdos e apontar os desfechos da pesquisa através dos resultados e aprendizados, bem as contribuições para o conhecimento.

Além disso, apontamos os obstáculos encontrados durante a pesquisa que se referem à dificuldade em encontrarmos informações sobre os valores repassados aos motoristas pelas plataformas nos *sites* das empresas, sobre encontrar entregadores que concordassem em conversar conosco sobre as atividades desenvolvidas no trabalho uberizado.

Finalmente, apontamos os caminhos que a pesquisa pode tomar em

seguida, propondo novas críticas aos processos de transformação do sistema capitalista e suas consequências para a força de trabalho, para a sociedade como um todo e para a dinâmica econômica global.

1. CAPÍTULO 1: DINÂMICA CAPITALISTA MUNDIAL, CRISE E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

“A tendência de criar o mercado mundial está imediatamente dada no próprio conceito do capital. Cada limite aparece como barreira a ser superada (Karl Marx, 2011, p. 539-540)”.

O presente capítulo se dedica a apresentar os elementos teórico-conceituais que sustentam esse trabalho de pesquisa relacionando-os com o tema-problema. Para isso, faremos uso das reflexões e dos aportes acerca da dinâmica capitalista global, seu funcionamento e suas reconfigurações a partir de categorias expressas pelo materialismo histórico e dialético.

Assim, buscamos explorar as seguintes categorias: o modo de produção capitalista, a relação capital trabalho e as relações sociais, a dinâmica capitalista global, a transnacionalização do capital e a mundialização da relação capital-trabalho, as crises capitalistas e as transformações nas configurações das relações de trabalho, em especial ao que se refere à uberização do trabalho.

1.1. O MODO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA E O MATERIALISMO HISTÓRICO E DIALÉTICO

Os seres humanos vivem em sociedade, precisam uns dos outros e estão em constante interação na busca pela sobrevivência e pela continuação da espécie. Isto é, sobreviver (ter o que comer e onde morar), viver e se reproduzir depende do trabalhar em conjunto. Viver é produzir, através da interação com a terra, com o conhecimento e com os outros seres humanos, os bens de consumo e os meios de subsistência.

Em um primeiro olhar essas afirmações carregam um sentido bastante tautológico, no entanto, a partir delas é que podemos iniciar as reflexões acerca da nossa existência. Isso porque, antes de conseguirmos refletir sobre nossa essência e nossa transcendência, necessitamos estar vivos e materialmente supridos.

Essas ponderações remetem às reflexões feitas por Karl Marx quando ele busca compreender as correntes filosóficas de sua época e discutir com elas para encontrar soluções realmente práticas para os problemas e mazelas sociais daquele momento histórico, além de simplesmente discuti-los no plano das ideias.

En Alemania, los filósofos, terminaban justificando el orden burgués, frente a los resabios del feudalismo que todavía se resistían a su desaparición. Al hacer de la filosofía una práctica especulativa mantenida a distancia de la actividad y la crítica política, se elaboraban sistema de ideas que se desentendía de la situación real histórica por la que se atravesaba y de la necesidad de transformaciones políticas, económicas y sociales concretas (ROMERO, 2011, p. 8).

As mazelas e problemas sociais de que tratava Marx se relacionavam com a pobreza, a exploração dos trabalhadores, a expropriação da terra, a concentração de riqueza, entre outros, da Alemanha e, em especial, da Inglaterra do século XIX em pleno desenvolvimento do capitalismo. Esse autor se dedicou a compreender o funcionamento daquela época histórica através do estudo de como as pessoas estavam organizadas socialmente e, desse modo, compreender como as leis, a religião, a política, a economia, entre outros, refletiam o modo como aquele momento seria caracterizado.

O modo de produção capitalista foi o foco dos estudos de Marx e suas concepções, ou seja, os pontos de partida dos seus estudos, pressupõem que a vida material determina o modo como as pessoas se relacionam e se organizam para viver, contrariando os filósofos idealistas que pleiteavam a consciência como determinante.

Desse modo, compreendemos que a concepção materialista de Marx nos apresenta uma maneira de entender o presente a partir de uma perspectiva histórica, sem desconsideramos que precisamos estudar os fenômenos sociais partindo de dentro para compreendê-los. Ao estudarmos os fenômenos considerando os fatores que determinaram os fatos históricos, apontamos que a realidade pode se revestir de um caráter dialético, de mudança e de transformação.

A fim de nos auxiliar no entendimento dos fatos sociais e do desenrolar da vida social, nesse caso no período do modo de produção capitalista, a contribuição de Marx nos incita a considerarmos, dentre outros, os seguintes elementos: a natureza e o caráter sociais dos seres humanos, o caráter necessariamente reprodutivo da sociedade, as relações estruturais e superestruturais nas quais a sociedade está baseada e como essas relações se desenvolvem em um determinado período histórico.

A partir dessas considerações, o trabalho humano, atividade vital na conformação da sociedade, assume atribuição primordial no que diz respeito às interações sociais, pois é através dele que os seres humanos conseguem satisfazer

suas necessidades materiais, sendo “o modo de produção da vida material” o que “condiciona o desenvolvimento da vida social, política e intelectual em geral (MARX e ENGELS, 2007, p. 94)”.

Da relação do ser humano com a natureza por meio do trabalho e em conjunto com os outros seres humanos decorre a superação da condição natural do homem para a uma nova realidade: a vida social. E esse conjunto dialético das relações homem-natureza e relações de produção dá origem à sociedade.

Essa sociedade, por sua vez, está dividida em classes sociais e, de acordo com Marx, tem como infraestrutura as forças produtivas em conjunto com as relações de produção e, num segundo nível do “edifício social” (ROMERO, 2011, p. 10) se encontram as conformações política, jurídica e ideológica, formando a superestrutura.

Para Marx la relación entre la base económica y la superestructura es una articulación compleja y dialéctica, siendo la base económica la determinante en última instancia. La estructura ideológica abarca tanto los sistemas de ideas, valores y representaciones sociales (las ideologías en sentido estricto) como el conjunto de hábitos y actitudes. Las ideologías penetran todas las actividades de los seres humanos. Están presentes en las actitudes, los hábitos, las tendencias del comportamiento, las ideas y los valores sean tanto políticos, económicos, familiares, sociales, culturales, religiosos, jurídicos, estéticos y los que relacionan al individuo con la naturaleza (ROMERO, 2011, p. 12).

Ao considerarmos a realidade desse edifício social como um processo em constante movimento de caráter contraditório nas quais as relações materiais conformam o ser e a consciência, o materialismo histórico e dialético propõe uma ação transformadora nessa realidade através da ação dos homens como atores reais de sua produção, de seu pensar e da própria realidade.

Para Marx las ideas y concepciones están íntimamente vinculadas con la actividad material y el intercambio social de los seres humanos. Según su criterio, cuando se habla de la historia de la religión, del derecho, etcétera, se abstraen las ideas de la vida real; se cosifican conceptos que no tienen ninguna existencia separados de los seres humanos vivos. Son los seres humanos vivos los que cambian junto con las condiciones materiales de su existencia, y esto determina los cambios en su pensamiento (ROMERO, 2011, p. 10).

A partir desse pressuposto Marx constrói a base de seu conteúdo e também do método para seus estudos sociológicos, demonstrando que a vida material conjuga o trabalho e a sociedade e, por conseguinte, as relações econômicas são o ponto de partida para o estudo das relações sociais.

Ao analisar o movimento do capital, seu desenvolvimento e suas contradições Marx conjuga os estudos das relações sociais. Essas análises continuam pujantes, atuais e até mais relevantes hoje, pois, o que “nos tempos de Marx, era um sistema econômico dominante em apenas uma pequena parcela do mundo, hoje, recobre a superfície terrestre com implicações e resultados espantosos (HARVEY, 2018, p. 13)”.

Destaca-se, então, a importância de observarmos brevemente o movimento do capital como forma de produção, suas leis e tendências principais, bem como suas contradições internas e irracionalidades, a fim de compreendermos a atualidade do sistema capitalista e suas implicações para as relações de trabalho, em especial no contexto atual de exploração massiva da força de trabalho.

1.1.1. Movimento do capital e a acumulação

O modo de produção capitalista (MPC), como qualquer forma social de produção, tem por característica o movimento e esse movimento é periódico, cíclico, ininterrupto, perpassando as mesmas fases, sem poder parar de produzir, pois a sociedade necessita produzir os bens necessários a sua sobrevivência e, conseqüentemente, não pode parar de consumir. Esse processo em movimento, portanto, é também um processo de reprodução (MARX, 2020).

No entanto e particularmente, o modo de produção capitalista é caracterizado historicamente também pelo movimento da acumulação (NETTO; BRAZ, 2012). Sem esse movimento o capital existiria porque ele busca, de maneira constante, valorizar-se através da aplicação de parte do capital apropriado pela mais-valia durante o processo produtivo.

Assim, além dos movimentos de produção e de reprodução inerentes e necessários, o movimento de acumulação permite ao capitalista aumentar o capital aplicado no processo de produção após a realização dos lucros dos bens produzidos, ou seja, ampliar a reprodução:

A forma típica da reprodução no MPC é a reprodução ampliada (ou alargada). Nela, apenas uma parte da mais-valia apropriada pelo capitalista é empregada para cobrir seus gastos pessoais; outra parte é reconvertida em capital, isto é, utilizada para ampliar a escala da sua produção de mercadorias (aquisição de máquinas novas, contratação de mais força de trabalho, etc.) (NETTO; BRAZ, 2012, p. 138).

Assim, a partir da reconversão da parte da mais-valia utilizada para

ampliar a escala de produção, o capitalista acaba por aumentar e por acumular exponencialmente o seu capital, a dinâmica de produção e de reprodução segue um ciclo sempre valorizando o capital, pois esse é o objetivo do capitalista.

Destaca-se aqui que a valorização do capital, nesse processo de acumulação, depende da exploração da força de trabalho, ou seja, é do trabalho que se extrai o valor e “quanto maior a exploração da força de trabalho, maior será a mais-valia e a acumulação” (NETTO e BRAZ, 2012, p. 140). Desse modo, os capitalistas buscam sempre novas maneiras de extrair cada vez mais mais-valia através de estratégias que contribuem para aumentar a produtividade, diminuir o tempo de produção, diminuir os salários, entre outros.

Além de explorar a força de trabalho e de encontrar novas maneiras de explorá-la cada vez mais, os capitalistas competem entre si para manterem-se no mercado e essa concorrência assume diversos modos de ser para que proporcionem redução de custos e aumento dos lucros e para que o modo de produção seja continuado.

As iniciativas de concorrência também demonstram que os processos de acumulação do capital não se encontram circunscritos às fronteiras nacionais. O capital segue a sua tendência de expansão, seja para galgar novos espaços de investimento, de produção ou de exploração da mão de obra. Assim, ao ultrapassar fronteiras o capital continua sua espiral e seu movimento, utilizando diversos meios para o êxito de seus objetivos.

Sobre la base del predominio del capital financiero y el incremento de la concentración y centralización del capital, las grandes corporaciones multinacionales (bajo la forma de cartels, trusts y holdings) se ven estimuladas a redoblar su expansión internacional a efectos de incrementar sus beneficios. Para ello luchan, con las particularidades específicas de cada momento histórico, por conquistar y mantener esferas de influencia en diversas regiones del planeta, de manera de intervenir en aquellos mercados donde colocan sus excedentes de capital, sus mercancías y obtienen materias primas y alimentos vitales para continuidad de los procesos de reproducción ampliada de las economías metropolitanas (ROMERO, 2016).

Importa ressaltar, nesse momento, o papel dos avanços tecnológicos em relação ao processo de acumulação que são estimulados e fomentados pelos capitalistas que desenvolveram mecanismos de redução de custos, e segundo, Netto e Braz, “não é por acaso, portanto, que a dinâmica da acumulação, acompanhando esse desenvolvimento e expressando-o, esteja intimamente vinculada à elevação da composição orgânica do capital” (2012, p. 143).

O movimento de acumulação do capital, portanto, segue impetuosamente ultrapassando as fronteiras espaciais e também as culturais, demarcando a característica intrínseca do capital que é tomar os espaços, apropriar-se e conquistar, ou melhor, mundializar-se.

1.2. A MUNDIALIZAÇÃO DO CAPITAL, AS CRISES E A RELAÇÃO CAPITAL-TRABALHO: A DINÂMICA CAPITALISTA GLOBAL

1.2.1. A mundialização do capital

Nessa seção tratamos da mundialização do capital a partir dos processos de globalização e de internacionalização apresentadas por Astarita (2006) com a intenção de relacionar os fatores que desencadeiam mudanças nas relações de trabalho conforme esses processos se desenvolvem.

A partir da década de 1980 o termo globalização se tornou comum, em especial no que se relaciona com a integração das economias através do comércio e dos fluxos financeiros. O conceito mais utilizado para explicar esse fenômeno é o cunhado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), ou *International Monetary Fund (IMF)*, que define a globalização como um processo histórico, resultado da inovação humana e do progresso tecnológico que integra as economias através do comércio e dos fluxos financeiros, promovendo a movimentação de pessoas e de tecnologia através de fronteiras internacionais e ultrapassando as fronteiras nacionais (*IMF*, 2000, *online*, versão nossa).

Essa integração das economias foi impulsionada por reorganizações nos sistemas de transporte, de produção, de armazenamento e de comunicações que os avanços tecnológicos fomentaram. Ou seja, as divisões das linhas de produção poderiam estar localizadas em diversas partes do mundo e o produto final poderia ser montado em outras, graças aos processos de containerização e de redução das tarifas e das barreiras alfandegárias.

E, como base fundamental, crescia o protagonismo do capital financeiro, sobre a qual “uma nova arquitetura financeira global foi criada para facilitar a circulação do fluxo internacional de capital-dinheiro líquido para onde fosse usado de modo mais rentável” (HARVEY, 2011, p. 22), e o coprotagonismo da desregulamentação financeira.

De fato, o capital financeiro toma frente e se consolida como grande ator

nas engrenagens da globalização e da internacionalização do modo de produção capitalista e na incessante busca por mais lucro, mesmo que isso signifique transpor as fronteiras apoiado em desregulamentação dos mercados e das economias nacionais.

A ideia da integração das economias, da liberdade dos fluxos financeiros e de transpor fronteiras apresentava um horizonte de crescimento econômico e de melhorias para os países, trazendo ainda integração de culturas e sociedades e a diminuição dos poderes dos governos para com os cidadãos, apoiada em aberturas comerciais, em liberalização e em desregulamentação financeiras (ASTARITA, 2006, p. 201).

No entanto, autores mais heterodoxos adotam um julgamento mais cauteloso e chamam a atenção para as consequências da globalização no que diz respeito à desigualdade social e econômica, a degradação do meio ambiente, a marginalização de países com economias menos estáveis e a ditadura do mercado sobre esses (ASTARITA, 2006, p. 201). Isso porque as economias menos desenvolvidas contraíram mais relações de dependência do capital estrangeiro ao contrário de assumirem lugares de protagonismo

Há inclusive, segundo Astarita, a posição de alguns autores sobre a globalização ser realmente algo novo, pois, mesmo antes desse período os capitais circulavam na forma de investimentos e os países se organizavam de modo a direcionar a produção e a circulação de mercadorias frente ao mercado internacional.

Portanto, para esses autores o capitalismo sempre foi global e não haveria “nada de novo sob o sol” a não ser o nome dado ao fenômeno para explicar os acontecimentos daquela época que demarcavam, em realidade, processos de maior exploração dos recursos naturais e de mão de obra e de internacionalização dos imperativos capitalistas.

O que aparece como fato realmente novo na história do capitalismo e no contexto da chamada “globalização”, segundo Astarita (2006), é a mundialização da relação capital-trabalho sob o jugo do capital financeiro, ou seja, a mudança que ocorreu no nível das relações de produção. “Específicamente, el cambio en la forma en que se extrae el excedente económico, que es lo decisivo para la conformación de un modo de producción (ASTARITA, 2006, p. 207)”.

Por eso la mundialización de la relación capital trabajo genera un campo económico cualitativamente nuevo en relación a la época en que las relaciones entre regiones-modos de producción estaban determinadas por el capital mercantil, en combinación con las formas de extracción no económica del excedente (colonialismo, pillaje, intercambios comerciales con formaciones no capitalistas, etcétera) (Astarita, 2006, p. 211).

Dessa maneira, nos deparamos com implicações que geram impactos diretos nas relações de trabalho e notamos que a mundialização do capital, nos termos apresentados, acarreta mais exploração da classe trabalhadora através de mudanças nas esferas da produção e da circulação de mercadorias.

Essas implicações estão relacionadas aos fatores: replicação mundial do modo de produção capitalista, extração da riqueza produzida pela mais-valia acumulada através de maior exploração da classe trabalhadora dentro dos seus próprios países, aumento da concorrência e da coerção da concorrência frente às economias mais frágeis, o aumento da desigualdade social e a subsunção real do trabalho ao capital em escala planetária (ASTARITA, 2006, p. 211).

Não há como conceber integração econômica a partir de diferenças de produtividade e de investimentos, fatores que impedem as condições de concorrência entre os países. O que se coloca é um cenário em que a busca pela inserção no mercado mundial acelera os processos de consolidação de uma classe capitalista nos países considerados atrasados, de crescimento das exportações a partir desses países, de aumento dos investimentos estrangeiros diretos, de surgimento de redes internacionais de produção, de crescimento do capital financeiro, de heterogeneidade das formas de globalização e de subsunção mundializada do trabalho ao capital (ASTARITA, 2006, pp. 216-225).

Nesse contexto, destacamos a seguir alguns importantes acontecimentos que demarcam a mundialização da relação capital-trabalho como a mudança qualitativa na história do sistema capitalista. Isso porque nos chamam a atenção para as consequências sociais e econômicas que esses fatos acarretaram e continuam acarretando no presente, em especial no que se refere à relação capital trabalho.

De acordo com Astarita (2006) os acontecimentos decisivos, então, são: a entrada do capitalismo na China, no Leste Europeu e na União Soviética, o fracasso dos nacionalismos de alguns países da Ásia e da África que há pouco tinham se tornados independentes (ao menos formalmente) e o aumento movimentos de

políticas amigas do capital em países que, anteriormente, haviam passados por iniciativas de contestação do imperialismo estadunidense.

Conforme esses acontecimentos foram se desenrolando os imperativos capitalistas foram tomando espaço, cortando caminhos, abrindo picadas entre as florestas dos movimentos de esquerda e buscando com crueldade exercer poder, através de embargos e bloqueios, de financiamentos e de investimentos diretos.

As políticas de privatização, de flexibilização, de liberalização das taxas de juros e de inserção de mercados internacionais, nesse sentido, acarretaram maior exploração do trabalho, diminuição de direitos sociais, aumento da desigualdade, com o apoio das estruturas do Estado que se aliava aos imperativos capitalistas, de maneira explícita ou através de intervenções menos incisivas.

Em se tratando da América Latina, especialmente, podemos trazer ao nosso trabalho, de forma a contribuir com a crítica acerca das reconfigurações do capital apoiada na exploração do trabalho e sobre o impacto das crises nas economias latino-americanas, alguns pontos da Teoria Marxista da Dependência – TMD – (MARINI, 1973).

Essa teoria aponta que a transferência de valor, ou seja, o valor gerado pelo excedente da produção e, no nosso caso, do trabalho através das plataformas, é fruto da superexploração do trabalho nos moldes dos imperativos capitalistas. Essa superexploração ocorre a partir dos países considerados dependentes das potências imperialistas.

A TMD também considera que as crises do capitalismo aconteceram cada vez com menor intervalo temporal e, desse modo, demonstram que o capitalismo como está posto não é o melhor modelo para todas as economias. Durante as crises há a necessidade da intervenção do Estado para aporte financeiro, principalmente às organizações financeiras e bancárias, como veremos ao estudar as crises econômicas.

Trazemos esse apontamento importante, porém, destacamos que a uberização do trabalho é uma maneira de exploração dos trabalhadores em várias partes do mundo, não somente nos países dependentes e, por outro lado, as plataformas que exploram os trabalhadores uberizados têm origem também em países periféricos.

Assim, apesar de considerarmos que a América Latina se encontra, em

muitos aspectos, em uma condição de dependência em relação aos países centrais, a uberização do trabalho se configura como uma das expressões da mundialização do capital que não se restringe apenas aos países periféricos.

1.2.2. As crises

O desenvolvimento do sistema capitalista está marcado por mudanças e por reestruturações produtivas necessárias e, ao mesmo tempo, contraditórias (HARVEY, 2014) ao funcionamento do sistema, seja para maximizar os lucros, conter as quedas nas taxas de lucro ou enfrentar as consequências de crises econômicas. Essas crises têm várias razões de ser, mas, de maneira geral, estão relacionadas diretamente aos dois primeiros fatores acima citados.

Essas reestruturações, no entanto, não implicaram até hoje em modificações diretas no cerne do sistema e no caso das crises, em especial, ocorre uma espécie de contenção de danos, uma solução mais periférica que auxilia a volta rápida do funcionamento dos imperativos capitalistas. Isso acontece para diminuir os prejuízos para os detentores do grande capital e dos grandes investimentos, mesmo que implique em externalidades mais sérias para os indivíduos e para as comunidades que não participam diretamente da divisão dos lucros.

De fato, as externalidades, ou seja, os efeitos colaterais mais graves, tendem a ser muito mais acentuadas para os que não escolheram participar das decisões acerca do andamento do sistema capitalista. No entanto lhes cabe, por assim dizer, o papel de socorrê-lo, mesmo que a contrapartida seja o alto preço dos prejuízos sociais, como uma maior exploração do trabalho, o desemprego, a desigualdade, a pobreza, os problemas ambientais, a espoliação e a exploração da terra de maneira exponencial, entre outros.

Assim, desde o nascimento do capitalismo até os dias de hoje, o trabalho é o elemento mais importante e central do capitalismo, pois é do trabalho que derivam os lucros e é dele que se busca extrair ainda mais lucros em tempos incertos, como nos tempos de crises econômicas, sociais, sanitárias, entre outras.

No caso de períodos de crises, mas não somente, o capitalismo acirra os processos de apropriação do trabalho excedente para obter valor criando novas maneiras de aperfeiçoar a gestão do trabalho e dos processos de trabalho e o trabalhador, que busca meios de subsistência e se coloca à disposição do sistema

em uma relação de dependência, segue sendo explorado.

Assim, os estudos acerca do surgimento e do funcionamento das crises capitalistas são elementos-chave para a compreensão das inovações e das transformações do trabalho na medida em que essas transformações seguem um caminho de maior exploração do trabalho e, no caso da nossa pesquisa, do surgimento de atividades informais disruptivas que galgam espaço e funcionam como “talleres” ocultos do capitalismo, gerando muito lucro à custa do trabalhador.

Desse modo, ponderamos em especial o que Harvey (2008; 2011; 2018) e Souza (2009) escrevem a respeito das crises, buscando compreender seus mecanismos e seus desdobramentos, bem como citando as mais recentes crises que sacudiram o capitalismo nos últimos anos, a Crise de 1973 e a Crise de 2008. Isso porque da partir da Crise de 2008 ocorre um crescimento das atividades uberizadas e a Crise de 1973 apresenta elementos que assentam o caminho para transformações nas relações de produção e de trabalho e na economia de maneira pujante, sendo assim, importante para a fundamentação de nossos estudos.

Souza (2009) aponta que ao longo da história a compreensão da economia capitalista está vinculada ao entendimento de como funcionam as ondas largas e a crise estrutural, ou seja, “desde 1820 a economia vem se desenvolvendo de forma cíclica, passando por períodos de reanimação, prosperidade e crise (p. 28)”. Essa dinâmica cíclica é consequência inevitável das contradições inerentes ao sistema capitalista e já fora citada por autores da teoria econômica como Marx, Malthus, Schumpeter e Keynes.

A forma de desenvolvimento que o capitalismo assume em cada momento histórico condiciona o caráter e a profundidade das suas crises, bem como o papel que estas podem cumprir, quer destruindo capacidade produtiva, quer criando condições para mudanças. (SOUZA, 2009, p. 28)

Logicamente o capitalismo não se desenvolveu de maneira uniforme em todos os lugares em que se coloca e, assim, conforme o autor há a necessidade de se considerar os diversos fatores que concorreram para esse desenvolvimento: forma de inserção no país, ênfase no progresso das forças produtivas, formas principais de extração de excedente econômico, relações entre os setores produtivos, padrão de distribuição de renda e de realização de mercadorias e ação do Estado na economia (SOUZA, 2009, pp. 28-29).

Assim, os ciclos que englobam a expansão e a crise do capitalismo

ocorrem de acordo com o padrão de reprodução vigente, “assumindo padrões distintos conforme ocorra na emergência e expansão ou no período de declínio do padrão de reprodução” e as crises do sistema capitalista do período de declínio só podem se superadas através de “modificações substanciais na natureza do padrão de reprodução” (SOUZA, 2009, p. 29), o que não significa, no entanto, que o processo seja fácil ou simples.

As crises de 1973 e de 2008 podem ser exemplos do que pontua SOUZA (2009) acerca dos períodos de declínio e os ciclos longos de expansão, por sua vez, podem ser exemplificados pelas conquistas coloniais e pelos avanços tecnológicos, fatos que contribuem para o desenvolvimento do capitalismo, resultando em expansão do mercado mundial.

Harvey trata dessas duas crises em sua obra “O enigma do capital e as crises do capitalismo” (2011) e também em “A loucura da razão econômica: Marx e o capital no século XXI” (2018) chamando a atenção para o papel preponderante dos Estados Unidos no que diz respeito às crises. Isso porque a Crise de 2008, por exemplo, não foi em um primeiro momento uma crise global porque teve sua origem “no sul e no sudeste dos Estados Unidos e em larga medida a partir de especulação intensa nos mercados imobiliário e fundiário, alimentada por crédito fácil e empréstimos *subprime*” (HARVEY, 2018, p. 179).

O autor aponta a crise de 1973 como a primeira em escala global pós-Segunda Guerra. Essa crise teve seu início marcado por um *crash* imobiliário que afetou bancos e Estados e, seis meses depois, aconteceu o derradeiro golpe do embargo árabe sobre o petróleo, fazendo com que os preços do barril subissem consideravelmente (HARVEY, 2009, p. 14).

Já no início do século XXI, as crises do mercado imobiliário começaram a eclodir nos Estados Unidos, na Inglaterra, na Irlanda e na Espanha e ocorreram “fusões forçadas, falências e nacionalizações de instituições financeiras” e os Estados atuaram de maneira a socorrer as instituições financeiras. A esses fatores seguiram períodos de “recessão, desemprego e colapsos no comércio internacional, além de variados pacotes de estímulo no estilo keynesiano e injeções de liquidez pelos bancos centrais” (HARVEY, 2009, p226).

De acordo com o exposto, destacamos que em 2007 o sistema financeiro estadunidense apresentava os sintomas mais intensos da crise, mas as condições

para o desencadeamento do colapso já se configuravam algum tempo antes, ou seja, o ciclo econômico se encaminhava para o período de recessão após uma fase em que o poder aquisitivo, em especial no que se refere à moradia nos Estados Unidos, estava em alta.

No outono de 2008, no entanto, a “crise das hipotecas subprime”, como veio a ser chamada, levou ao dismantelamento de todos os grandes bancos de investimento de Wall Street, com mudanças de estatuto, fusões forçadas ou falências. O dia em que o banco de investimentos Lehman Brothers desabou – em 15 de setembro de 2008 – foi um momento decisivo. Os mercados globais de crédito congelaram, assim como a maioria dos empréstimos no mundo (HARVEY, 2011, p. 10).

O mercado imobiliário teve seu protagonismo na Crise de 2008 porque, anteriormente ao *boom* imobiliário estadunidense, houve um processo de incentivo aos financiamentos para a compra de imóveis. Isso fez com que o mercado de títulos imobiliários entrasse em expansão juntamente com o setor de construção civil. Os empréstimos para os setores envolvidos aqueceram a economia e ocorreu o desenvolvimento de um cenário de consumo e de crédito pessoal bastante otimista.

A crise bancária (e imobiliária) dos Estados Unidos no ano de 2008 marcou a primeira década dos anos 2000 e suas ressonâncias chegaram a diversas partes do globo, podendo ser considerada, portanto, uma crise mundial. Nesse sentido, há de se considerar que “por conhecimento de causa, os atores políticos e os atores do mercado financeiro estariam cientes que os períodos de crises certamente chegariam (SILVA, 2019, p. 18)”, porém, não buscaram trabalhar de maneira eficiente para conter os efeitos.

As crises financeiras servem para racionalizar as irracionalidades do capitalismo. Geralmente levam a reconfigurações, novos modelos de desenvolvimento, novos campos de investimento e novas formas de poder de classe. Tudo isso pode dar errado, politicamente. Mas a classe política dos EUA até agora cedeu ao pragmatismo financeiro e não tocou as raízes do problema (HARVEY, 2011, p. 18).

Astarita (2006), cujos aportes vimos utilizando para tratar da internacionalização do capital e da mundialização da relação capital-trabalho, também contribui com o enfoque sobre as crises capitalistas que seguimos nesse trabalho.

O autor aponta que a crise capitalista resulta do desenvolvimento contraditório das forças produtivas, ou seja, do embate entre a tendência ao aumento da composição orgânica do capital e a tendência da queda da taxa de lucro

e apresenta as crises capitalistas como endêmicas e contagiosas, cujos remédios não atingem a estrutura do sistema e que se desenrolam em uma cadeia de desregulamentação, aumento nas taxas de juros, recessão, ajuda e aumento das dívidas estatais (ASTARITA, 2006).

No caso das relações de trabalho as consequências dessa cadeia se desdobram em flexibilização, em informalidade e em subordinação total ao capital, o que destaca ainda mais a contradição capital-trabalho já apontada por Marx e reiterada por autores como David Harvey. Nesse sentido, a extração da mais valia relativa, ou seja, a intensificação do trabalho, em escala planetária e a mundialização do modo de produção capitalista de extrair o excedente são consideradas como as características principais do sistema capitalista contemporâneo.

Na crise atual do capitalismo globalizado, iniciada em 2008, o sistema de exploração parece estar diante da possibilidade de um novo salto no uso e remuneração da força trabalhadora. Por meio da consolidação inédita do sistema de coordenação centralizada intercapitalista, com articulação e integração descentralizada da produção de bens e serviços pelo mundo, a nova classe trabalhadora de serviços convive com a experimentação de formas cada vez mais sofisticadas de exploração, por meio da intensificação e extensão laboral (POCHMANN, 2017, p. 13).

Assim, no contexto da mundialização do capital, as transformações das relações de produção e, conseqüentemente, de extração de mais-valia, influenciaram diretamente a divisão internacional do trabalho e, conforme Harvey (2014), o Ocidente, majoritariamente, foi influenciado por essas mudanças no que diz respeito à rentabilidade derivada das licenças, finanças, seguros, propriedade imobiliária bem como de patentes e de propriedade intelectual das atividades baseadas no conhecimento e apoiadas pelo avanço da tecnologia.

Os países que se destacavam por serem ricos em recursos naturais importantes como o petróleo e minérios também sofreram com a desigualdade e o crescimento da pobreza ao despenderem as rendas dos royalties às elites, ao setor de finanças, de seguros e de propriedades imobiliárias, entre outros (HARVEY, 2014).

Sufrieron la plaga de la llamada «maldición de los recursos» en la que rentas y royalties eran secuestrados por una elite dejando a la mayoría de la población en una abyecta pobreza (Venezuela antes de Chávez era un paradigma al respecto). Occidente se concentró cada vez más en la extracción de rentas mediante el desarrollo del sector de las finanzas, seguros y propiedad inmobiliaria, junto con la consolidación de un régimen de derechos de propiedad intelectual, patentes, productos culturales y

monopólios corporativos (como Apple, Monsanto, las grandes empresas de la energía, las farmacéuticas, etc.). Las actividades basadas en el conocimiento que empleaban una fuerza de trabajo entrenada en lo que Robert Reich llama el «trabajo simbólico» (diferenciándolo del trabajo manual) se hicieron también más decisivas (HARVEY, 2014, pp. 128-129).

Apesar de existir benefícios compensatórios no que diz respeito ao direcionamento eficaz de recursos, a complexidade crescente na divisão internacional do trabalho expõe as vulnerabilidades que o modo de produção globalizado pode conter: alterações em uma parte do processo produtivo em um local podem causar consequências em outros locais do globo onde continua a cadeia produtiva (SILVA; FERNÁNDEZ, 2021, p. 44).

Assim, afirmamos que os efeitos das crises do capitalismo afetam, desde sempre e com mais voracidade nos dias atuais, as relações de trabalho, aumentando exploração do mais-valor e sob o jugo do capital financeiro. E, em especial, no caso de nossa pesquisa acarreta precarização do trabalho, diminuição de direitos, bolsões de informalidade e aumento do desemprego estrutural.

1.2.3. Relação capital-trabalho, precarização e uberização do trabalho

Como temos visto, a base do capitalismo é a relação social de produção cíclica que tem enorme capacidade de se reproduzir, baseada na mercantilização do trabalho. Consideramos, nesse ponto, a totalidade do trabalho nessa relação: totalidade dos instrumentos de trabalho, da atividade laboral e dos produtos do trabalho.

No processo de trabalho, a atividade do homem opera uma transformação, subordinada a um determinado fim, no objeto que atua por meio do instrumental do trabalho. O processo extingue-se ao concluir-se o produto. O produto é um valor de uso, um material da natureza adaptado às necessidades humanas através da mudança de forma. O trabalho está incorporado o objeto sobre que atuou. Concretizou-se, e a matéria está trabalhada. O que se manifestava em movimento, do lado do trabalhador, se revela agora qualidade fixa, na forma do ser, do lado do produto (MARX, 2020, pp. 214-215).

A força de trabalho empenhada no processo de trabalho, ou seja, “o conjunto das faculdades físicas e mentais existentes no corpo e na personalidade viva de um ser humano” (MARX, 2020, p. 197), transfere valor ao produto e essa transferência importa muito ao capitalista ao mesmo tempo em que se imprime no trabalhador como o seu maior recurso.

Apesar disso, nessa relação, também chamada capital-trabalho, o

trabalhador ocupa uma posição de subordinação que o obriga a vender sua força de trabalho, ou seja, mercantilizá-la, para reproduzir suas condições de vida. Essa posição de dominado do trabalhador proporciona ao capitalista, comprador da força de trabalho, a possibilidade de incrementar os processos de exploração da força de trabalho e de precarização, seja para aumentar seus lucros, seja para se manter no páreo concorrencial.

Conforme ocorrem modificações nos processos de produção de maneira a torná-los mais eficientes, como ocorre com o avanço da tecnologia, por exemplo, os salários tendem a diminuir e, em conjunto com a falta de políticas públicas que poderiam auxiliar o trabalhador na reprodução de sua vida social (educação, saúde, previdência, entre outros), o trabalhador se encontra em uma situação ainda mais subordinada ao capital.

Não se trata de um processo no qual o capitalista poderia reduzir a extração de mais valia de modo a garantir que o salário não diminua, pois seu objetivo é o lucro. O que acontece é o alargamento da base social sobre a qual a relação capital-trabalho está assentada de maneira a empurrar ainda mais os salários para baixo, favorecendo o aumento da classe trabalhadora disposta a vender sua força de trabalho abaixo do valor e em condições de trabalho cada vez mais precárias.

“Em um universo em que a economia está sob comando e hegemonia do capital financeiro, as empresas buscam garantir seus altos lucros exigindo e transferindo aos trabalhadores e trabalhadoras a pressão pela maximização do tempo, pelas altas taxas de produtividade, pela redução dos custos, como os relativos à força de trabalho, além de exigir a “flexibilização” crescente dos contratos de trabalho (ANTUNES, 2018, p. 37)”.

Nesse contexto, podemos ver a uberização do trabalho como uma modalidade que apresenta as relações sociais estabelecidas entre o capital e trabalho como relações entre parceiros, baseados em contratos flexíveis e que assume centralidade na estratégia empresarial os moldes da produção de valor. Por outro lado, ocorrem “consequências profundas que desestruturam ainda mais a classe trabalhadora, seu tempo de trabalho e de vida, seus direitos, suas condições de saúde, seu universo subjetivo, etc. (ANTUNES, 2018, p.37)”.

Partindo desses apontamentos, destacamos a necessidade da reflexão acerca da centralidade da relação capital-trabalho e da contradição existente nessa relação já expressa por Marx, Polanyi, Harvey, entre outros, com a intenção de

compreender a conformação da classe trabalhadora, em especial na América Latina e no Brasil.

1.2.4. A contradição capital-trabalho e a classe trabalhadora

Enquanto Marx analisa o conflito capital-trabalho a partir da “morada oculta” da produção, na qual a mercadoria força de trabalho, através dos seres humanos que a incorporam, resiste a permitir o aumento das horas e da intensidade de trabalho que os capitalistas forçam para se manterem no mercado e vencerem a concorrência, Polanyi destaca o mercado laboral como o foco fundamental da luta de classes. (SILVER, 2014).

Esse autor considera que a força de trabalho é mesmo o ser humano que compõem a sociedade, ou seja, “o trabalho e a terra nada mais são do que os próprios seres humanos nos quais consistem todas as sociedades” e as leis do mercado subordinam a força de trabalho ao incluí-la nos mecanismos de mercado (POLANYI, 2000, p. 93).

Partindo desses apontamentos, as mudanças que ocorrem no capitalismo, que se referem à organização da produção e do consumo, tem impacto direto nas contradições na relação capital-trabalho e, conseqüentemente, na conformação da classe trabalhadora, tanto no que diz respeito às lutas quanto aos rearranjos benéficos ao capital.

Nesse ínterim, a conceituação do termo classe trabalhadora deve ser compreendida através de lentes cautelosas e impregnada de aportes históricos e comparativos. Assim, apesar dos dados sobre ocupação, emprego e desemprego apontados por órgãos oficiais de pesquisa apresentarem grande importância no conjunto da compreensão, a análise deve ser criteriosa de maneira a nos aproximarmos do que de fato é a configuração da classe responsável pela produção da riqueza de um país.

Esse cuidado se deve às interpretações que se colocam no que diz respeito às comparações dentro das relações de trabalho e dentro do próprio conceito de classe trabalhadora porque, para além das configurações das relações de trabalho, temos de considerar as condições de vida e as formas de organização e de ação coletiva dos indivíduos.

Desde Marx podemos acolher a definição de classe trabalhadora, de

maneira ampla, como o conjunto de pessoas que dependem da venda da sua força de trabalho para sobreviver e que estão submetidas a uma situação social semelhante. A partir da consciência desse status essas pessoas têm potencial para transformar a sociedade através de ações coletivas, ou seja, de ações sociais como classe (MATTOS, 2019, p. 105).

Villulla (2012) apresenta que a classe trabalhadora pode ser entendida, partindo de um nível mais elementar e analítico, como um “colectivo que a través de un proceso histórico compartió la condición de la explotación por el capital a través de relaciones salariales” e que o eixo comum que une as pessoas desse grupo são os interesses objetivos contra a exploração e o domínio do capital. Esse domínio, que pode ter se originado da despossessão, da exploração econômica e da subordinação, se relaciona também com as semelhanças no modo de vida e no nível de vida das pessoas (p. 59).

O autor aponta ainda para a importância que deve ser dispensada quanto à consciência de classe que os trabalhadores precisam exercitar para situarem-se no contexto histórico em que se encontram. Desse modo, essa consciência de classe precisa considerar as contradições entre o aspecto subjetivo e o aspecto objetivo da conformação da classe, que se apresentam de acordo com as mudanças sociais e políticas que, por sua vez, influenciam as relações laborais.

Desde este punto de vista, una clase es y no es la misma a lo largo de cien años de historia. No se forma de una vez y para siempre. Ni tampoco de la misma manera en todos lados. Si concebimos sus distintos niveles de existencia -objetivos y subjetivos- en relación al conjunto social del que formó parte, también debemos captarla en su movimiento histórico (VILLULLA, 2012, p. 64).

Seguindo esses apontamentos, podemos nos apoiar também em Antunes e Silva (2014) quando eles tratam das modificações da classe trabalhadora ao longo do tempo. Esses autores apontam que a classe trabalhadora sofre processos de reorganização, de decomposição e de reformulação, mas não se encontra nem perto de uma decomposição fatal, pois soluções impostas pelo capital não são capazes de resolver as crises de rentabilidade de maneira ampliada, apenas localmente e temporariamente.

Isso porque, as estratégias para debilitar o poder de negociação dos trabalhadores, como realocação espacial, reorganização de processos produtivos, inovações tecnológicas, lançamentos de novos produtos e massiva utilização do

capital financeiro e especulativo postas em prática pelo grande capital funcionam apenas no curto prazo (SILVER, 2014).

Assim, as lutas contra a desregulamentação e maior exploração do trabalho são enfrentadas pela sociedade com medidas de autoproteção através de legislações sociais e trabalhistas, através de modos de proteção ao desemprego e também através dos sindicatos. *“In sum, from both a Marxian and a Polanyian perspective, labour unrest is an endemic feature of historical capitalism”* (SILVER, 2014, p).

Ao observar as lutas operárias por melhores salários, Marx se interessa por analisar os componentes da relação de trabalho no sistema capitalista, ou seja, a produção, os preços e o valor da força de trabalho. Assim, a partir da tese da mais-valia, Marx aponta “que todo se cambia por su valor, y que sin embargo existe una fuente de ganancia (ROMERO, 2011)”.

A fonte desse lucro é o valor que o trabalho realizado pelo trabalhador produz pelo tempo excedente, isto é, além do necessário, para a produção de uma mercadoria pelo trabalhador sem que ele ganhe a mais por isso. Além de tempo excedente a mais valia também pode vir do aumento da produtividade, através de mudanças nos processos de produção e uso de tecnologias, por exemplo. Para Marx, a mais valia é a diferença criada pelo trabalhador “al capitalista y el valor de su fuerza de trabajo (ROMERO, 2011)”.

A apropriação e a exploração da força de trabalho, no entanto, sempre aconteceram nas organizações sociais ao longo do tempo, seja através da escravidão, da servidão, do tráfico de pessoas, da racialização, da discriminação por gênero, para fins militares ou por submissão religiosa. O que diferencia essas diversas formas de apropriação e exploração da força de trabalho das realizadas pelo sistema de produção capitalista é que a força de trabalho foi transformada em mercadoria e que, se o trabalhador é o proprietário dela e de sua disposição, pode ‘livremente’ vendê-la no mercado capitalista (HARVEY, 2014, p. 73).

A compra e a venda dos serviços laborais existiram antes do capitalismo e seguirão existindo depois que esse não for mais a maneira mais viável e rentável de produzir e de consumir. Mas o que demarca o capitalismo de modo distinto dos outros sistemas de produção é que ele criou a base para a sua própria reprodução através do uso contínuo e sistemático da força de trabalho para produzir o mais valor

acima do valor necessário à sobrevivência do trabalhador com um adequado nível de vida.

Lo más notable se esse sistema es que no parece basarse em el engaño, el tobo o la desposesión, porque a los trabajadores se les paga el precio de mercado 'justo' (el "salario corriente") al mismo tiempo que se les pone a trabajar para generar el plusvalor que el capital necesita para sobrevivir. Esa 'equidad' se basa en la idea de que los trabajadores tienen un derecho de propiedad privada individualizada sobre la fuerza de trabajo que pueden proporcionar al capital como una mercancía (una mercancía que tiene para el capital el valor de uso de poder producir valor y plusvalor) y de que son 'libres' para disponer de esa fuerza de trabajo de la forma que prefieran y vendérsela a quien quieran (HARVEY, 2014, p. 74).

Desse modo, é conveniente e até necessário ao capital que os trabalhadores não tenham acesso à propriedade da terra ou dos meios de produção para que, assim, sua única opção seja vender a sua força de trabalho pelo valor que o capitalista oferecer. Esse valor, indubitavelmente, está abaixo do que realmente seria o adequado porque é desse processo que se origina o lucro do capitalista, que, por sua vez, pode ser visto como um benefício e como uma contrapartida por ele assumir os riscos do negócio ou como um modo de aumentar seu poder financeiro. E não há razão de ser de outra maneira no sistema capitalista.

A mercantilização da força de trabalho, diz Harvey (2014), aparece como a única forma de resolver uma contradição aparentemente sem solução da circulação do capital, pois se não há roubo, coerção ou engano, as trocas em um sistema de mercado que funcione adequadamente devem se basear no princípio da igualdade: "intercambiamos valores de uso cujo valor deve se aproximadamente el mismo (p. 74)" e, assim, haverá mais valor para todos os capitalistas.

Não é o que de fato acontece no livre e concorrencial mercado capitalista. De onde vem o valor diferencial, extra que assegura o benefício em um sistema de igualdade? Da mercadoria força de trabalho que tem a capacidade de criar por si mesma mais valor que o seu próprio.

A partir disso, o trabalho é organizado de maneira a atender exclusivamente ao processo de produção de mercadorias com valor de troca que proporcione um rendimento sobre o qual o capitalismo constrói a dominação de classe (HARVEY, 2014). Daí surge o que Marx define como trabalho social alienado e que perdura por muito tempo, apoiado de maneira institucional pelo Estado, como já destacamos e como podemos notar nas novas conformações das relações de trabalho da atualidade.

Nesse ínterim, inserido no sistema social capitalista, o trabalhador não tem controle sobre o processo produtivo nem sobre os resultados dele e “comienzan a consumir sus energías en la producción de objeto; la fuerza de trabajo de estos trabajadores se objetiviza en mercancías que no serán de su propiedad y sobre las que no tienen ningún control (ROMERO, 2011)”.

As lutas dos trabalhadores, portanto, tomam lugar quando eles compreendem esses processos e visualizam os mecanismos pelos quais os capitalistas tratam de incrementar a intensidade, a produtividade e o tempo de trabalho e, dessa forma, promovem maior exploração do trabalho. E dessa consciência nascem as iniciativas de busca por melhores condições, melhores salários e pela criação de direitos ou pela garantia dos direitos já alcançados.

Cuanto más éxito tiene el capital em su lucha contra los trabajadores organizados, mayores son sus beneficios. Y cuanto más éxito tienen los trabajadores, más se eleva su nivel de vida y más opciones tienen en el mercado laboral. Los capitalistas se esfuerzan parecidamente por incrementar la intensidad, la productividad y/o el tiempo de trabajo, mientras que los trabajadores se esfuerzan por disminuir tanto las horas como la intensidad y los riesgos físicos implícitos en la actividad laboral (HARVEY, 2014, p. 75).

Após essas reflexões, voltamos a destacar a centralidade e a importância do estudo da relação capital-trabalho, pois as contradições que se estabelecem dentro e através dela têm sido agentes importantes em processos de crises do capitalismo, de crises políticas e, especialmente, na conformação das classes trabalhadoras ao redor do mundo.

Assim, encontramos ainda, nos períodos de crise e nos períodos pós-crisis, condições ideais para que as relações de trabalho se tornem ainda mais precarizadas e subordinadas ao capital e, no contexto da mundialização do capital, do qual tratamos nesse trabalho, o desenvolvimento da tecnologia impulsionou importantes mudanças nos processos produtivos que alteraram as configurações das empresas de maneira a reduzir custos através da diminuição do valor da força de trabalho, muitas vezes também substituída pelo uso de tecnologias.

Esses fatores contribuíram para o aumento dos processos de flexibilização, de desregulamentação e de precarização do trabalho, surgindo “um novo estágio da exploração do trabalho, que traz mudanças qualitativas ao estatuto do trabalhador, à configuração das empresas, assim como às formas de controle, gerenciamento e expropriação do trabalho” (ABILIO, 2017) que chamamos de uberização do trabalho.

1.2.5. A classe trabalhadora atual segundo os relatórios da Organização Internacional do Trabalho (OIT)

Nesta seção tratamos sobre os índices de ocupação e de desemprego, de maneira geral, no mundo e no Brasil, a partir dos relatórios e das pesquisas da Organização Internacional do Trabalho (OIT) para visualizar, de modo sucinto, as características da classe trabalhadora na atualidade.

A Organização Internacional do Trabalho (OIT), ou *International Labour Organization (ILO)*, é uma agência das Nações Unidas fundada em 1919 que tem, segundo o apontado pela instituição, a missão de promover oportunidades de acesso a um trabalho decente e produtivo, em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade através de estudos e recomendações práticas que possam ajudar a definir e promover normas, princípios e direitos fundamentais no trabalho, criar maiores oportunidades de emprego e renda decentes para mulheres e homens e melhorar a cobertura e a eficácia da proteção social para todos (OIT, 2022).

No âmbito das organizações internacionais, a OIT tem um importante papel que, inclusive, ultrapassa a representação dos Estados-nação ao reunir governos, trabalhadores e sindicatos. Isso porque a OIT tem sido pioneira entre as organizações internacionais ao estabelecer padrões, por meio de convenções e recomendações, acerca das questões referentes às relações de trabalho, ao trabalho decente, ao acesso ao trabalho, entre outros, através de cooperação técnica e de expertise internacional no que diz respeito ao trabalho no mundo.

Essa organização internacional é uma das mais estáveis e duráveis da história e tem buscado, por meio de suas atividades operacionais, melhorar a vida dos trabalhadores em todo o mundo. Assim, vemos que as pesquisas realizadas pela OIT são fundamentais para a nossa pesquisa ao reportarem a situação dos trabalhadores no contexto mundial.

A partir desses estudos podemos visualizar os números do emprego, do desemprego e da informalidade para traçar, em parte, o perfil da classe trabalhadora no mundo e no Brasil, ou seja, as características da “classe que vive do trabalho”, conforme expressão utilizada por Ricardo Antunes (2009).

A *International Labour Organization (ILO)* lançou em maio de 2022 a nona edição do “*ILO Monitor on the world of work*”, um relatório que tratou acerca de como os países estão enfrentando uma recuperação desigual do mercado de

trabalho nos últimos meses de 2021, contexto de crise sanitária, e das projeções para os próximos períodos que serão influenciadas pelo conflito entre a Rússia e a Ucrânia⁵. (ILO, 2022).

De acordo com essa pesquisa, realizada com dados de 39 países, houve um aumento na oferta de vagas de emprego no final do ano de 2022, porém isso não significa que essas vagas seriam preenchidas, pois o montante de trabalhadores desempregados e subutilizado continuava consideravelmente alto e as diferenças entre as condições de cada país devem ser levadas em conta (ILO, 2022).

O relatório aponta que as medidas de *lockdown* impostas para conter a disseminação da Covid-19, que compreenderam períodos entre 2020 e 2021, além dos outros aspectos da crise sanitária, afetaram diretamente o mercado de trabalho, fazendo com que houvesse desaceleração na recuperação positiva dos índices de emprego em todo o mundo (ILO, 2022).

No atual contexto, como essas medidas já deixaram de ser praticadas na maioria dos países, restando apenas o leste asiático com alguns registros, a preocupação apontada pelo relatório no atual contexto é o conflito na Ucrânia. Esse conflito tem causado impacto na economia mundial, influenciando o aumento da inflação, especialmente no que diz respeito à alimentação e energia, e acarretando distúrbios nas cadeias produtivas. Somado a isso, a crescente turbulência financeira e as políticas monetárias em curso nas diversas economias do mundo impactam o mercado do trabalho mundo afora.

Em continuação, o relatório aponta que, de maneira geral, nos países de economias mais fortes os níveis de emprego voltaram, no final de 2021, aos patamares do período anterior à crise. Nos países de renda média o déficit de emprego continua em níveis altos, dando conta de que, em 2021, três em cada cinco trabalhadores viviam em países cujos mercados de trabalho não haviam voltado ao nível de emprego anterior à crise (ILO, 2022).

O trabalho informal, de acordo com os dados colhidos para o relatório,

⁵ Em 24 de fevereiro de 2022 a Rússia decidiu invadir a Ucrânia na tentativa de impedir o que classifica como cerco à sua fronteira com a possível adesão da Ucrânia à Organização do Tratado do Atlântico Norte. Além disso, o governo russo, liderado por Vladimir Putin, contesta o direito da Ucrânia à soberania independente de Rússia e demonstra vontade de restabelecer a zona de influência da antiga união soviética (BBC, 2022). O conflito continua e já soma muita destruição e perda de vidas.

diminuiu 20% no auge da crise, final de 2020, correspondendo a duas vezes o percentual de queda do trabalho formal. No entanto, isso não significa que a informalidade deu lugar a carteira assinada, mas que a falta de atividade remunerada atingiu fortemente a força de trabalho informal (ILO, 2022).

Nesse cenário, as mulheres foram as mais prejudicadas, pois elas, de acordo com o relatório, tendem a praticar mais atividades informais do que os homens. As atividades informais das mulheres diminuíram em 24%, seis pontos percentuais a mais que as atividades dos homens. Se considerarmos a grande parcela da população que tem por “chefe da família” a mãe ou a avó, estamos diante de um cenário desafiador (ILO, 2022).

No último quadrimestre de 2021, ainda segundo o relatório, os índices de informalidade ultrapassaram os índices de emprego formal, mas a recuperação tem sido lenta para as mulheres, o que acirra ainda mais a diferença de gênero dentro do mundo do trabalho, mesmo em se tratando da informalidade (ILO, 2022).

O relatório apresenta, em seguida, algumas sugestões aos *policymakers* para minimizar essa situação e buscar soluções: a) oportunizar suporte para manter o poder de compra e o padrão de vida dos trabalhadores, ajustando cuidadosamente o cenário macroeconômico a partir da busca de soluções para a inflação e para a recuperação dos índices de ocupação laboral; b) garantir o acesso dos trabalhadores, em especial os informais, e das pequenas empresas às políticas de proteção social; c) dar suporte, em longo prazo, para as políticas setoriais que promovem a criação de empregos dignos; d) avaliar os impactos das múltiplas crises no mundo do trabalho de maneira a combater a desigualdade (ILO, 2022).

O principal desafio para manter a busca por melhores condições de trabalho e barrar o desemprego, segundo os autores do relatório, é a inflação. Isso porque ela afeta diretamente o poder de compra das famílias, especialmente no que diz respeito à alimentação e à energia e, nesse cenário, acentua-se ainda mais a desigualdade social.

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) também já vem realizando estudos sobre os trabalhos através de aplicativos e plataformas digitais e, em 2021, a instituição publicou o relatório “*World Employment and Social Outlook 2021: The role of digital labour platforms in transforming the world of work*”. Esse relatório apresenta uma visão sobre a experiência de trabalhadores e de empresas

plataformizadas através de pesquisas e entrevistas com cerca de doze mil trabalhadores e representantes de oitenta e cinco empresas em todo o mundo, em diversos setores.

Além disso, ele trata sobre o papel das empresas plataformizadas, examina as iniciativas de regulação, fornece percepções sobre o modelo de negócios das plataformas de trabalho digital e apresenta um caminho a seguir para garantir que o trabalho plataformizado seja um trabalho decente.

A seguir apresentamos, de maneira sucinta e a partir de nossa tradução para o português, alguns dos principais pontos levantados pelo relatório, em especial no que diz respeito ao crescimento das plataformas, sobre a força de trabalho e sobre as condições de trabalho no setor.

O número de plataformas *online* baseadas em aplicativos que contam com *crowdsourcing*, trabalho *just in time* e *on demand*, modalidades de trabalho que envolvem atividades por demanda e o trabalho de muitas pessoas mediadas por plataformas virtuais, aumentou de 142 em 2010 para mais de 777 em 2020. Somente as empresas de transporte individual de passageiros e de entregas triplicaram nesse período. Os países que concentram maior número de plataformas digitais de trabalho são Estados Unidos (29%), Índia (8%), Reino Unido e Irlanda do Norte (5%) (ILO, 2021).

O relatório afirma que é muito difícil estimar o tamanho real da força de trabalho uberizadas porque a maioria das plataformas não divulgam os dados, porém algumas pesquisas realizadas por agências estatísticas na Europa e na América do Norte, entre 2015 e 2019, sugerem que a proporção da população adulta que realizou trabalho de plataforma nesse período varia entre 0,3 e 22% (ILO, 2021).

O documento ainda traz algumas considerações sobre os contratos de trabalho que geralmente são unilaterais, amplamente regulados pela plataforma que definem todos os aspectos relacionados ao trabalho como o tempo, as formas de pagamento, a etiqueta de atendimento ao cliente, direitos e deveres e propriedade de dados, entre outros.

They tend to characterize the contractual relationship between the platform and the platform worker as other than employment, regardless of the actual nature of the relationship. As a result, platform workers cannot access many of the workplace protections and entitlements that apply to employees (ILO, 2021, p. 24).

Outras considerações importantes do relatório tratam sobre o

gerenciamento algorítmico, as avaliações e classificações, a taxa de aceitação, perda de bônus, bloqueios e rejeições, penalidades financeiras e até desativação da conta sem motivo aparente. Além de aspectos como dificuldade de acesso dos trabalhadores às empresas por possuírem sedes físicas somente em cidades estratégicas e a dificuldade na participação deles em negociações coletivas de trabalho

Além disso, o relatório apresenta a preocupação sobre a classificação do trabalhador uberizado na relação de trabalho: autônomo, independente, dependentes, sobre a falta de cobertura previdenciária e de saúde e sobre as condições dos trabalhadores durante a pandemia.

“The majority of the workers in both the taxi and delivery sectors indicated declining demand, which had reduced the earnings for nine out of ten taxi drivers and seven out of ten delivery workers. To compensate for the loss of income, some workers reported that they had started to engage in additional work activities, or provided taxi and delivery services outside the platforms through their private contacts; many had also reduced unnecessary expenditure, used savings, deferred payment of bills, or taken a loan (ILO, 2021, p. 25)”.

Finalmente, o relatório sugere diálogo e coordenação política internacional para garantir a segurança regulatória e a aplicação das normas trabalhistas de acordo com os princípios e direitos fundamentais que devem ser seguidos independentemente da modalidade de trabalho. A organização propõe um diálogo social global proposto para garantir que as oportunidades que decorrem do trabalho uberizado sejam aproveitadas, os desafios sejam abordados e o trabalho decente seja garantido.

Vários desses pontos são abordados ao longo do nosso trabalho, por isso decidimos apresentá-los de maneira breve, mas que pudesse nos ajudar a embasar nossos apontamentos.

1.3. UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: DEFINIÇÕES E ORIGENS

1.3.1. Definições da uberização do trabalho

A uberização do trabalho é o conjunto de atividades laborais flexibilizadas realizadas por trabalhadores autônomos (em princípio) informais, que têm liberdade para trabalhar e definir a composição da sua jornada de trabalho (ao menos em teoria), que não necessitam de subordinação (em parte), que realizam as atividades

de prestação de serviços de transporte, venda de produtos cosméticos, venda de cursos e de aulas, entre outras, no tempo em que elas são requisitadas pelos clientes e que utilizam ferramentas da tecnologia para se conectar com consumidores (SILVA, 2019, p. 11).

É necessário destacar que, apesar do termo uberização ter sua origem na atividade que os motoristas da empresa Uber (iniciada em 2010 e criadora do aplicativo que articula motoristas amadores e passageiros) realizam e de carregar o adjetivo disruptivo, a uberização vem se moldando e se aperfeiçoando há algum tempo.

Ela surge do advento da economia digital, porém se materializa atualmente por ser promovida de forma mais intensa pelas empresas que gerenciam os aplicativos e as plataformas digitais, ou seja, a grande novidade é a utilização massiva e intensiva das plataformas e dos aplicativos digitais (SILVA; FERNÁNDEZ, 2021, pp. 49-50).

Isso nos auxilia a compreender a dinâmica da crescente subordinação do trabalho ao capital que a atividade uberizada implica, pois os trabalhadores oferecem muito mais do que sua força de trabalho ao utilizarem meios e recursos próprios nem possuem garantias nem direitos trabalhistas. Além disso, eles têm pouco controle do seu tempo ou de suas atividades, ao contrário do apregoam os ideais da economia do compartilhamento e do empreendedorismo que impulsionaram a uberização.

Nos capítulos a seguir tentaremos articular o processo de uberização às contradições da relação capital-trabalho e às mudanças que o sistema capitalista se utiliza para conter a queda na taxa de lucro, bem como apontaremos como o crescimento das atividades uberizadas têm favorecidos as grandes companhias, donas do capital, que detêm os aplicativos e, dialeticamente, discorreremos sobre alguns dos impactos sociais e econômicos da uberização e sobre as condições dos trabalhadores uberizados no Brasil.

1.3.2. Origens da uberização do trabalho

Apesar de possuir uma roupagem atual, a uberização do trabalho é uma categoria que já vem se desenvolvendo há algum tempo através de processos de flexibilização e da terceirização do trabalho, bem como do trabalho da multidão e do

trabalho “*just in time*” no que se relaciona com a atividade de trabalhadores no setor de prestação de serviços e, que cada vez mais, se apoia no avanço tecnológico rumo a galgar outros setores (ABÍLIO, 2017; ANTUNES, 2018).

Observa-se que a partir de 2010 a economia norte-americana, cujo papel tem grande peso na economia mundial, se recupera, mesmo que lentamente, dos efeitos da Crise de 2008. Nesse contexto, a retomada dos empregos se desprende do eixo da manufatura e se volta para o setor de serviço, especificamente em saúde e assistência social (ATLASSIAN, s.d.).

O setor de tecnologia se torna um importante componente para a economia norte-americana com o avanço da inteligência artificial, das ferramentas e dos dispositivos da inteligência artificial, da crescente capacidade de acesso e de armazenamento de dados online (ATLASSIAN, s.d.) e da automação nos ambientes de trabalho e na vida cotidiana. As inovações que se desenvolviam anunciavam mudanças importantes nas esferas públicas e privadas em todo o mundo e a repercussão dessas inovações rapidamente chegou ao mundo do trabalho.

O trabalho nas plataformas digitais surgiu no início dos anos 2000, em resposta ao crescimento da Internet e à necessidade de intervenção humana nas tarefas necessárias ao bom funcionamento das indústrias baseadas na web. Os trabalhadores podem trabalhar a partir de qualquer lugar do mundo, desde que tenham uma ligação fiável à Internet. Os trabalhos vão desde operações sofisticadas de programação informática, análise de dados e design gráfico a «microtarefas» relativamente simples e de natureza administrativa (BERG, *et al*, p. 1, 2018).

Sem desconsiderar os contextos geográficos, políticos, econômicos e culturais ao redor do globo, o trabalho digital avançou consideravelmente e se tornou fonte de renda para milhões de pessoas em todo o mundo, somando mais de 21 milhões em 2015 de acordo com De Estefano (2016).

Somado aos apontamentos acima, vemos que as atividades uberizadas podem ser vistas como desdobramentos dos preceitos da Economia do Compartilhamento aliados aos avanços tecnológicos dos últimos tempos, em especial ao advento dos aplicativos e das plataformas virtuais gerenciadas por algoritmos da inteligência artificial.

Inclusive, estudiosos como Rafael Grohmann (2020) têm preferido utilizar o termo “plataformização” do trabalho em substituição ao “uberização” do trabalho pelo fato de que esse tipo de relação de trabalho ultrapassou de maneira extraordinária aquela da qual deriva a expressão uberização, ou seja, a que se

refere à atividade dos motoristas de aplicativos.

Para esse autor, trabalho remoto, ensino à distância, trabalho por aplicativos, atividades dos *freelancers* digitais, alimentação de dados, entre outros, são exemplos de plataformização do trabalho, pois as atividades desenvolvidas necessitam de infraestruturas digitais e computacionais que, por sua vez, são alimentadas por dados e automatizadas por algoritmos.

E, como fruto das inovações tecnológicas e das modificações da maneira de se extrair a mais valia e se reinventar a morfologia do trabalho, vemos que plataformização é, “ao mesmo tempo, materialização e consequência de um processo histórico que mistura capitalismo rentista, ideologia do Vale do Silício, extração contínua de dados e gestão neoliberal (GROHMANN, 2021)”.

Essa preferência pelo termo plataformização tem relação direta com o exponencial aumento da utilização desse tipo de relação de trabalho nos últimos três anos e, em especial, durante o período de pandemia causada pelo novo coronavírus, no qual o trabalho se instalou em casa com um nome elegante – *home office* – ocupando mais espaços e tomando ainda mais o tempo de descanso do trabalhador.

Em nosso trabalho utilizaremos, preferencialmente, o termo uberização para manter o propósito que se iniciou em 2019, quando o tema ainda carecia de definições mais completas e figurava ainda mais disruptivo do que nos dias atuais, se é que isso é possível diante de tantas inovações que temos observado. No entanto, quando necessário, utilizaremos o termo plataformização para que a leitura possa ser mais fluida.

Justificamos também que, ao usar o termo uberização, mantemos o nosso empenho em tentar acompanhar as mudanças pelas quais as relações de trabalho através de aplicativos e plataformas estão sofrendo, mas focamos principalmente no transporte individual de passageiros e nos serviços de entrega.

1.3.3. Uberização do trabalho e a Economia do Compartilhamento: conceituações e críticas

De modo a complementar nossa compreensão sobre as conceituações que compõem a uberização do trabalho, analisamos autores que tratam da

Economia do Compartilhamento (BOTSMAN e ROGERS, 2011) e também da sua crítica (SLEE, 2017), para confrontar a maneira distorcida como a Economia do Compartilhamento vem sendo usada para impulsionar a uberização nos dias de hoje.

Em seguida, trazemos concepções que estão relacionados à Sociologia do Trabalho (ANTUNES, 2018, ABILIO, 2017), e que, por sua vez, apontam como a desregulamentação e a flexibilização do trabalho contribuem para que a uberização esteja sendo utilizada para explorar os trabalhadores.

De acordo com Abilio (2017), a origem da uberização do trabalho está relacionada com os preceitos das atividades de “*crowdsourcing*” ou “trabalho da multidão”, do “trabalho *just in time*” e “*on demand*”, da flexibilização do trabalho e com o conceito da economia do compartilhamento, no entanto, de fato refere-se “a um novo estágio da exploração do trabalho, que traz mudanças qualitativas ao estatuto do trabalhador, à configuração das empresas, assim como às formas de controle, gerenciamento e expropriação do trabalho” (ABILIO, 2017).

A seguir, descrevemos as definições das quatro categorias citadas acima de maneira a enriquecer nossa compreensão acerca da origem e do desenvolvimento da uberização do trabalho e a apontar os caminhos de criticidade aos quais esses conceitos podem ser direcionados.

Nesse sentido, apontamos para a necessidade de considerarmos o contexto do processo histórico no qual a uberização do trabalho vem se desenvolvendo, ou seja, o contexto dos mecanismos que apresentam diversas possibilidades de extração da mais valia dos trabalhadores uberizados. Esses mecanismos se dão através de “gestão algorítmica, gamificação⁶, dataficação e vigilância” que “são experiências do capital rumo à intensificação do trabalho e ao controle da classe trabalhadora (GROHMAN, 2021)”.

As atividades de *crowdsourcing*, termo sistematizado por Howe (2006), compõem os processos de organização do trabalho nos quais as empresas têm por público alguma comunidade e oferece pagamento por tarefas pré-estabelecidas para qualquer pessoa da multidão. As vantagens para a empresa vão desde ter acesso potencial a um contingente de trabalhadores com diversidade de habilidades e de

⁶ Gamificação é um termo adaptado do inglês *gamification* que define o uso de técnicas de jogos eletrônicos em situações da vida real, com o intuito de motivar a execução da tarefa.

conhecimentos, que estão dispostos a realizar as atividades dentro do prazo estabelecido e pelo preço combinado antecipadamente, até a redução de custos em comparação à execução das tarefas na esfera interna da empresa.

O processo de trabalho chamado *just in time* consiste em utilizar de maneira mais racional possível os recursos da produção ou do serviço, otimizando o tempo, diminuindo os custos e entregando os produtos ou serviços mais próximos da demanda quanto possível. Ou, conforme Antunes (2009) “o melhor aproveitamento possível do tempo de produção”.

Essas modalidades estão baseadas nos processos produtivos de características fordistas e toyotistas (produção em série, controle de tempos e movimentos, entre outros) amplamente utilizados na produção. Esses processos vêm sendo substituídos flexibilização, ou seja, “por novos padrões de busca de produtividade, por novas formas de adequação da produção à lógica do mercado (p. 206)”.

Ensaiam-se modalidades de desconcentração industrial, buscam-se novos padrões de gestão da força de trabalho, dos quais os “processos de qualidade total” são expressões visíveis não só no mundo japonês, mas em vários países de capitalismo avançado e do Terceiro Mundo industrializado. (...) Presenciam-se formas transitórias de produção, cujos desdobramentos são também agudos, no que diz respeito aos direitos do trabalho. Estes são desregulamentados, são flexibilizados, de modo a dotar o capital do instrumental necessário para adequar-se à sua nova fase (ANTUNES, 2009, p. 206).

A partir desses apontamentos, apresentamos a definição da economia do compartilhamento como o conjunto de ideais que reúne pessoas de uma comunidade ou de várias comunidades para colaborarem entre si ao oferecerem serviços de carona, de transporte, aluguel de propriedades, serviços domésticos, de consertos, de aulas particulares, entre outros, com a proposta de integrar as atividades das pessoas com um comprometimento social (BOTSMAN; ROGERS, 2011).

As atividades da economia do compartilhamento podem ser exemplificadas como simples trocas informais até serviços de empresas familiares, ou seja, desde dividir os gastos de uma viagem ou do transporte para o trabalho até serviços de entrega, de manutenção e de hospedagem. Essas trocas significariam economia ou ganho de tempo para os envolvidos, podendo ou não ser remuneradas e as pessoas estariam envolvidas em redes de cooperação e de confiança mútuas,

colaborando para o ganho de todos e da comunidade em geral e dependendo menos das grandes indústrias e das grandes corporações.

No entanto, autores como Tom Slee e Renan Kalil apontam que a economia do compartilhamento se coloca como uma novidade dentro dos processos de trabalho ao impulsionar, através da Internet, o mundo dos negócios. A ideia de conectar consumidores e prestadores de serviços, apoiada na premissa de “mistura afetiva de comércio e causa no mundo digital” e na promessa de “ajudar prioritariamente indivíduos vulneráveis a tomar controle de suas vidas tornando-os microempresários” (SLEE, 2017, p 21) que podem montar seu negócio na Internet, se autogerenciar com a vantagem de ter um trabalho flexível, se torna um atrativo para que médias e grandes companhias se utilizem desses serviços para alavancar seus lucros (KALIL, 2017).

Nos Estados Unidos a economia do compartilhamento movimentou, em 2017, 15 (quinze) bilhões de dólares, nos setores de turismo, transporte, serviços pessoais, finanças e transmissão de áudio e vídeo, principalmente, e tem uma projeção estimada em 335 (trezentos e trinta e cinco) bilhões de dólares para 2025. Esse montante, no entanto, não foi somado ao PIB (Produto Interno Bruto) daquele país (KALIL, 2017).

Slee (2017) também aponta para a atenção que deve ser dispensada sobre as duas concepções da economia do compartilhamento, que atualmente concorrem entre si: a visão comunitária e cooperativa, pautada em intercâmbios pessoais de pequena escala, que segue os preceitos apresentados por Botsman e Rogers (2011) do o que é meu é seu; e a visão mais perturbadora, na qual as ambições das companhias empresas e seus bilhões de dólares para gastar pegam carona na visão comunitária e cooperativa para se inserirem no mercado e gerar verdadeiras fortunas através de processos não convencionais de comércio e de trabalho.

Essa segunda visão explora as novas tecnologias, recruta trabalhadores, adquire as empresas concorrentes para dominar o mercado e interfere, inclusive, na esfera política para se firmar e ter sucesso. Slee (2017) utiliza um trocadilho em referência ao livro de Botsman e Rogers e caracteriza essa visão como o que é seu é meu (SILVA, 2019).

Podemos notar que empresas como a Amazon Mechanical Turk, a Uber e

a Airbnb se destacam, atualmente, ao integrar as duas categorias e atingir rendimentos astronômicos que ultrapassam, em conjunto, 15 bilhões de dólares (GOOGLE FINANCE, 2022). Ao combinar o *crowdworking* (trabalho da multidão) e o trabalho *on-demand* (por demanda) por meio de aplicativos essas empresas aferem lucros com a preciosa ajuda de milhares de trabalhadores que não são, necessariamente, formalmente contratados nem são remunerados de maneira apropriada.

A crítica necessária é a de que, ao se expandirem a ponto de movimentarem milhões de dólares por ano, ganharem a visibilidade de grandes investidores e até entrarem para o mercado de ações, as companhias se olvidam de que seus gigantes patrimônios foram auferidos com a importante colaboração dos trabalhadores uberizados que, ao contrário de trocar, venderam sua força de trabalho. Não há, assim, ações colaborativas, pauta da economia de compartilhamento, pois o resultado da relação está longe de ser equânime (SILVA; FERNÁNDEZ, 2021).

1.3.4. A uberização e o desemprego

Autores como Ricardo Antunes e Ludmila Abilio, a partir de perspectivas da sociologia do trabalho, também vêm empreendendo críticas sobre o fenômeno da uberização e chamam a atenção para os impactos que ele tem causado às relações de trabalho.

Esses autores, entre outros, apontam que, frente à desregulamentação e à precarização do trabalho apresentadas pelas novas modalidades de trabalho digital ou que são dirigidas pelas plataformas virtuais, onde já não há mais a separação entre o tempo no trabalho e o tempo fora dele ocorrendo, ocorre uma sujeição total do trabalho aos ideais das empresas em escala global e “o resultado mais grave dessa processualidade é o advento de uma nova era de escravidão digital, que se combina com a expansão explosiva dos intermitentes globais” (ANTUNES, 2018, p. 43).

Sabemos que, a partir do início dos anos 1970, o capital implementou um processo de reestruturação em escala global, visando tanto à recuperação do seu padrão de acumulação, quanto procurando repor a hegemonia que vinha perdendo, no interior do espaço produtivo, desde as explosões do final da década de 1960 onde, particularmente na Europa ocidental, se desencadeou um monumental ciclo de greves e lutas sociais. Foi nesse contexto que o capital, em escala global, veio redesenhando novas e velhas modalidades de trabalho – o trabalho precário – com o objetivo de recuperar

as formas econômicas, políticas e ideológicas da dominação burguesa. Proliferaram, a partir de então, as distintas formas de “empresa enxuta”, “empreendedorismo”, “cooperativismo”, “trabalho voluntário” etc., dentre os mais diversos modos alternativos de trabalho precarizado (ANTUNES, 2009).

As reestruturações apontadas acima foram impulsionadas pelos avanços tecnológicos que se desenvolveram no período. Se, por um lado, esses avanços contribuíram para que houvesse uma evolução nos processos produtivos e para que o conhecimento fosse disseminado com maior alcance, por outro, favorecem o aumento do desemprego.

Nesse sentido, como já apontava Marx (2020) ao se referir aos processos industriais, no capitalismo, ocorre uma espécie de manutenção da superpopulação relativa desempregada de maneira a contribuir com o aumento do consumo e com o enfraquecimento da classe trabalhadora, além da manutenção dos salários baixos. Marx caracterizou essa superpopulação desempregada como sendo o exército industrial de reserva, que naquele contexto, implicava em vantagens, mesmo que temporárias, sobre a concorrência por poder se valer da substituição da força de trabalho, pressionada a receber menos pelo seu trabalho.

Nas economias capitalistas o exército industrial de reserva corresponde, portanto, ainda conforme Marx (2020), ao contingente de trabalhadores que excede as necessidades da produção, porém é necessário para garantir o funcionamento do sistema de produção e o processo de acumulação. Ou seja, parte da população ativa está permanente desempregada e atua de modo a inibir as reivindicações dos trabalhadores e contribuir com a manutenção dos baixos salários.

Assim, exército industrial de reserva corresponde ao grupo de pessoas desempregadas, de maneira temporária ou permanente, que aumenta o contingente de trabalhadores dispostos a assumir qualquer tipo de emprego mesmo que isso signifique menores salários ou maior precarização. Ou seja, esse grupo está “a serviço das necessidades variáveis da expansão do capital e sempre pronto para ser explorado, independentemente dos limites do verdadeiro incremento da população” (MARX, 2019, p. 743).

No decorrer do tempo, de acordo com os processos históricos pelos quais passamos, a configuração da massa de desocupados se modificou e, como podemos notar ao pesquisar sobre o desemprego no Brasil, não mais causa pressão para a diminuição dos salários. Além do contingente de desocupados, vemos que há

uma expressiva parte da população brasileira que se encontra desalentada, que não mais procura emprego porque não acredita que existam vagas.

No contexto atual, o contingente de pessoas sem trabalho faz parte da categoria dos desocupados, ou seja, pessoas que têm condições físicas para trabalhar, mas não encontram emprego por não atenderem aos requisitos de formação educacional, experiência, entre outros. Além disso, esses trabalhadores podem ter sido afetados pelo que se denomina desemprego estrutural, termo utilizado para explicar o desemprego gerado pela introdução de novas tecnologias que substituem a mão de obra e reduzem os custos dos processos de trabalho. Essa substituição afetam os setores da economia e geram demissão de trabalhadores, fazendo com que a massa de desocupados aumente.

Marx tratava, em especial, dos trabalhadores da indústria e hoje nos deparamos com muitos trabalhadores de todos os setores (indústria, comércio e serviços) em desocupados ou desalentados. No Brasil as pessoas que desistiram de procurar emprego somavam 4,3 milhões e as que poderiam trabalhar, mas não encontram emprego somavam mais de 10 milhões de pessoas, de acordo com o levantamento do IBGE em setembro de 2022.

“Em pleno século XXI, (...) ao mesmo tempo em que se amplia o contingente de trabalhadores e trabalhadoras [1] em escala global, há uma redução imensa dos empregos; aqueles que se mantêm empregados presenciam a corrosão dos seus direitos sociais e a erosão de suas conquistas históricas, consequência da lógica destrutiva do capital que, conforme expulsa centenas de milhões de homens e mulheres do mundo produtivo (em sentido amplo), recria, nos mais distantes e longínquos espaços, novas modalidades de trabalho informal, intermitente, precarizado, “flexível”, depauperando ainda mais os níveis de remuneração daqueles que se mantêm trabalhando (ANTUNES, 2018, p. 30)”.

Mesmo que em roupagem diferente do original, a massa de desempregados e desalentados herda algumas características do exército industrial de reserva por cumprir um papel central na dinâmica da acumulação capitalista, pois oferece um volume de força de trabalho que pode ser chamado a qualquer momento e recrutado para algum trabalho “que experimenta uma conjuntura favorável e até mesmo deslocado geograficamente, em processos migratórios, para atender as demandas de empreendimentos capitalistas temporários (NETTO; BRAZ, 2012)”.

Aliás, a partir dessa reflexão acerca do exército industrial de reserva, apontamos também que a informalidade é considerada como uma das ferramentas mais valiosas na formação dos mercados de trabalho e do próprio sistema capitalista

de países da América Latina (SILVA, 2018). Essa categoria foi considerada por muito tempo como um subproduto do subdesenvolvimento que diminuiria de acordo com a modernização da estrutura produtiva, com o desenvolvimento econômico e com a regulação das relações de trabalho.

Nesse sentido, apontamos que Antunes (2018) também considera que as inovações tecnológicas dos processos produtivos, seja pelo uso de robôs ou do maquinário digital, tendem a eliminar algumas atividades laborais que antes eram realizadas por indivíduos e utiliza cada vez mais o trabalho flexível, digital e intermitente. Assim, o desenvolvimento tecnológico que permeia as relações de trabalho e a organização das empresas “eliminará de forma crescente uma quantidade incalculável de força de trabalho que se tornará supérflua e sobrando, sem empregos, sem seguridade social e sem nenhuma perspectiva de futuro” (ANTUNES, 2018).

A partir dessas considerações, discorreremos a seguir sobre a importância da existência da população subocupada e da população desalentada, que está diretamente relacionada com a informalidade e, por consequência, com a uberização do trabalho no Brasil.

1.3.5. A uberização do trabalho e a informalidade no Brasil

Os trabalhadores informais no Brasil continuam sendo um dos pilares da economia representando 40,7% da população ocupada, ou seja, 38,9 milhões de trabalhadores (IBGE, 2022). Isso evidencia a importância da informalidade dentro da heterogeneidade econômica e das novas tendências nas relações de trabalho, como a uberização, e a relevância do debate sobre a desregulamentação e a precarização do trabalho, em especial em um contexto pandêmico como atual no qual o trabalho informal e a vulnerabilidade ocupacional têm aumentado.

Conforme Antunes (2011), o cenário da Crise de 2008 contribuiu para a ampliação nos processos de corrosão do trabalho regulamentado e contratado através da utilização de modalidades de trabalho informal e precarizado como a terceirização, o cooperativismo, o empreendedorismo e o voluntariado corporativo. Essas modalidades ampliam “as formas geradoras de *valor*, ainda que sob a *aparência* do *não valor*, utilizando-se de novos e velhos mecanismos de intensificação (quando não de *autoexploração* do trabalho)” (ANTUNES, 2011, p.

407) contribuindo ainda para a circulação e para o consumo.

A partir dessas considerações, podemos visualizar que a informalidade reúne atividades instáveis temporárias ou não, sem registro em carteira e exercidas fora ou dentro da cadeia produtiva, através de três modalidades principais: os trabalhadores informais tradicionais, os trabalhadores informais assalariados sem registro em carteira e os trabalhadores informais por conta própria. Essas modalidades foram sistematizadas por Alves e Tavares (2006) e trazemos uma breve explicação delas de acordo com as autoras.

Os trabalhadores informais tradicionais são os que realizam atividades de baixa capitalização para obter renda para o consumo individual e familiar, vivendo de sua força de trabalho e podendo contar até mesmo com a ajuda de familiares ou ajudantes temporários. Dentro dessa modalidade o trabalhador pode ser mais estável, se tiver melhor conhecimento da atividade realizada e a posse dos meios de trabalho, ou mais instável se trabalhar por peça, por serviços eventuais ou contingenciais.

Os trabalhadores informais assalariados sem registro, por sua vez, são os que se encontram em situação contrária à legislação trabalhista que foi impulsionada pela flexibilização do trabalho, da jornada e da remuneração, como por exemplo, os trabalhadores em domicílio, os subcontratados para a montagem de produtos e prestação de serviços, para a distribuição e para o comércio ambulante.

Por último, temos os trabalhadores informais por conta própria que contam com sua força de trabalho ou de familiares e que podem também subcontratar trabalhadores assalariados. Essa modalidade se desdobra em diversas maneiras na economia informal e, assim como as demais, está em constante processo de recriação tomando formas heterogêneas para possibilitar a extração de mais-valia pelas empresas capitalistas.

O empreendedorismo, o cooperativismo e o trabalho voluntário corporativo também são exemplos das roupagens da informalidade e funcionam como instrumentos que ocultam a relação de trabalho assalariado e corroboram com a degradação do trabalho regulamentado.

As cooperativas, por exemplo, conforme Antunes (2011), já não possuem, em sua maioria, a motivação original e o empreendedorismo, por sua vez, “permite o proliferar das distintas formas de flexibilização salarial, de horário, funcional ou

organizativa (ANTUNES, 2011, p. 411)”.

Desse modo, essas categorias servem como instrumental importante para que as empresas capitalistas diminuam a remuneração dos trabalhadores e aumentem os níveis de exploração da força de trabalho quando elas se utilizam de discursos que procuram encobrir os processos de precarização. Isso pode acontecer através da utilização e da disseminação de termos como gestão participativa, colaboradores, envolvimento, competências, consultores, metas, entre outros.

As considerações de Antunes são de 2011, porém, continuam atuais diante do presente cenário de crise econômica e pandêmica e, conforme o “movimento pendular do trabalho” oscila entre “perenidade do trabalho” e “superfluidade”, enfrentamos uma “fase de desconstrução do trabalho sem precedentes” na qual os “diversos modos de ser da informalidade e da precarização do trabalho” se encontram ainda mais ampliados (ANTUNES, 2011, p. 417).

Assim, a partir de cenários de aumento do desemprego e dos diversos modos de ser da informalidade, o número de atividades que passam a ser uberizadas se amplia e alcança aquelas desempenhadas pelo professor, pelo médico, pelo cozinheiro, pelo tradutor, entre outros. Em busca de mais eficácia e eficiência, as empresas utilizam-se dos “avanços tecnológicos da era digital para modificar as relações de trabalho, mas nem sempre essas modificações são pensadas para melhorar as condições de trabalho (SILVA; FERNÁNDEZ, 2021)”.

Este parece ser um futuro provável e generalizável para o mundo do trabalho. Mas, se olharmos para o presente da economia digital, com seus motoristas Uber, motofretistas Loggi, trabalhadores executores de tarefas da Amazon Mechanical Turk, já podemos ver o modelo funcionando em ato, assim como compreender que não se trata apenas de eliminação de vínculo empregatício: a empresa Uber deu visibilidade a um novo passo na subsunção real do trabalho, que atravessa o mercado de trabalho em uma dimensão global, envolvendo atualmente milhões de trabalhadores pelo mundo e que tem possibilidades de generalizar-se pelas relações de trabalho em diversos setores (ABILIO, 2017, s.p).

A uberização do trabalho, portanto, proporciona o aumento da lucratividade das empresas que detêm os aplicativos e as plataformas virtuais, e de seus acionistas, na medida em que elas exploram os trabalhadores que realizam as atividades, pois esses trabalhadores recebem pouco ou quase nenhum apoio das empresas para a realização das tarefas, utilizam de recursos próprios e arcam com os custos das atividades, adquirindo ou alugando automóveis, motocicletas ou bicicletas, comprando caixas de transporte de alimentos, itens de segurança como

capacetes e roupa de chuva, entre outros.

Além disso, os trabalhadores não contam com legislações trabalhistas que poderiam lhes proteger diante de algum problema ou litígio, se colocando em condições de precariedade e subsunção do trabalho em condições cada vez mais difíceis. Nesse sentido, faz necessário que abordemos o comportamento da legislação em relação à atividade laboral uberizada com informações do Brasil e do exterior. Tratamos sobre esse tema no Capítulo 3 dessa dissertação quando discorreremos sobre o papel do Estado em relação à regulamentação trabalhista da atividade uberizada.

2. CAPÍTULO 2 EMPRESAS TRANSNACIONAIS UBERIZADAS E O CASO DO BRASIL

“A circulação das mercadorias é o ponto de partida do capital. A produção de mercadorias e o comércio, forma desenvolvida da circulação de mercadorias, constituem as condições históricas que dão origem ao capital. O comércio e o mercado mundial inauguram no século XVI a moderna história do capital (MARX, 2020)”.

Este capítulo se dedica ao estudo da presença de empresas transnacionais uberizadas em solo brasileiro. Assim, procuramos destacar a presença e a força do capital financeiro internacional nas atividades de trabalho uberizadas, em especial, de transporte individual de passageiros e de entregas.

Então, nos propomos a expor os dados acerca das atividades das empresas uberizadas que são objetos dessa pesquisa – Uber, Uber Eats, e Rappi – de maneira a compreender a funcionalidade dos serviços prestados pelas plataformas, os modos de atuação e de contratação dos trabalhadores.

Finalmente, nos propomos a compreender, de maneira geral, os impactos econômicos e sociais que as atividades uberizadas dessas empresas apresentam através de dados acerca das atividades no Brasil e de relatos de experiências dos trabalhadores que lhes prestam serviço.

2.1. EMPRESAS TRANSNACIONAIS

A internacionalização apregoa maior mobilidade de capital através de estratégias de abertura de mercados, de intercâmbios financeiros e de desregulamentação que sustentem e facilitem esses processos, o que contribui para a expansão das atividades econômicas. Assim empresas que busquem expandir seus negócios ou soluções para as quedas nas taxas de lucro, por exemplo, internacionalizam suas atividades através da instalação de empresas e de financiamentos de atividades em outros países.

Essas empresas, as transnacionais (ETNs), multinacionais, entre outros, se constituem como aquelas que atuam fora de seu país de origem, a partir de uma matriz nesse país e por meio de filiais que fazem com que suas atividades ultrapassem as fronteiras territoriais para atuar em mercados internacionais. Anteriormente essas empresas se instalavam nos países anfitriões com toda a estrutura da cadeia produtiva, mas hoje o capital financeiro assume lugar de

destaque ao que refere à atividade dessas empresas.

À primeira vista a instalação das ETNs se apresenta como algo positivo, pois ajudaria a promover a inovação dos processos e melhorar as atividades produtivas ao agregar insumos e conhecimento, gerando empregos e impulsionando a economia do país anfitrião, além de incrementar os investimentos em infraestrutura, a extração de matéria prima e o incentivo à criação de outras empresas que poderiam ser “parceiras”.

No entanto, em geral, as ETNs buscam regiões cujos mercados se apresentem como consumidores potenciais de seus produtos ou serviços e cujos Estados ofereçam isenção de impostos para infraestrutura e instalação. Além disso, se instalam onde a matéria prima e, principalmente, a mão de obra são mais baratas que em seu país de origem. E, ainda, em grande parte dos casos, a maior parcela dos altos lucros auferidos pela ETNs é direcionada para seus países de origem e colaboram para o crescimento e expansão, em especial e majoritariamente, desses países e, não necessariamente, para os países onde se instalam.

Mesmo que aceitemos que, em parte, a presença de ETNs seja benéfica para os países anfitriões, interna ou externamente, consideremos autores como Souza (2009), que alertava sobre o fato de que, estando a transnacionalização do capital sob a dominação do capital financeiro, os capitais, em especial o capital especulativo através do qual as empresas operam, não são globais por não se desvincularem da base a qual estão atrelados.

As crises da moeda e da bolsa respaldam essa afirmação no sentido em que, nessas ocasiões, a tendência é a retirada de ativos do país anfitrião ou o fechamento das filiais para que se mantenha projeção mundial e se respaldem as proteções da base nacional. Além disso, as disparidades das economias dos países anfitriões e a dependência que esses países apresentam diante dos investimentos internacionais reforçam a necessidade e a segurança da existência e manutenção da base nacional das ETNs.

Nesse sentido a transnacionalização do capital ocorre em maior medida através de investimentos do capital financeiro e da transferência de conhecimentos acerca dos processos de produção do que da instalação física propriamente dita de empresas multinacionais, acarretando também cenários de dependência econômica entre os países, como aponta Romero (2016):

La expansión del capital financiero cobra mayor importancia en la exportación de capital como mecanismo de penetración económica, de establecimiento de lazos de dependencia sobre los países que requieren tales recursos y de eliminación de competidores (ROMERO, 2016, p. 48).

A partir dessas considerações, notamos que, assim como Souza (2009), Romero (2016) enfatiza o papel preponderante do capital financeiro na internacionalização da produção e na transnacionalização. O autor destaca a importância dos bancos como facilitadores e controladores das operações capitalistas e como esse papel destina aos bancos a função de exploradores das relações sociais de produção quando escreve que

Para aumentar la alícuota de plusvalía, los empresarios intentan ampliar o diversificar el proceso productivo, incrementar el tiempo de trabajo, intensificar la capacidad productiva del trabajo o una combinación entre estas posibilidades. Para expandir o diversificar la producción de sus negocios necesitan reunir suficientes recursos para realizar nuevas inversiones. Esta situación otorgó a los bancos el papel de depósitos de dinero y facilitadores de créditos que conferían intereses capitalistas (ROMERO, 2016, p. 45).

Esse autor destaca a tendência global do aumento da integração financeira internacional e dos investimentos estrangeiros na história recente do sistema capitalista a partir, em especial, de 1980, com a instalação de empresas em países nos quais os custos de produção (mão de obra, impostos, matérias primas, entre outros) são menores o que proporciona aumento dos lucros.

Chesnais (1996) questiona sobre as adaptações que a sociedade teria que colocar em marcha frente às novas exigências e obrigações que o capital, após o período dos “anos dourados (1949-1973)”: adaptar-se às estratégias privadas das multinacionais ou às imposições dos mercados financeiros?

Com efeito, a globalização é a expressão das “forças de mercado”, por fim liberadas (pelo menos parcialmente, pois a grande tarefa da liberalização está longe de concluída) dos entraves nefastos erguidos durante meio século. De resto, para os turiferários da globalização, a necessária adaptação pressupõe que a liberalização e a desregulamentação sejam levadas a cabo, que as empresas tenham absoluta liberdade de movimentos e que todos os campos da vida social, sem exceção, sejam submetidos à valorização do capital privado (CHESNAIS, 1996, p. 25).

O que o autor aponta a partir dos estudos da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico do início dos anos 90, é que, a apesar da liberalização mais ampla do comércio exterior, o efeito foi o de “facilitar as operações de grupos industriais multinacionalizados” apontando que o investimento

internacional dominasse mais a internacionalização do que o comércio exterior, conformando “as estruturas que predominam na produção e no intercâmbio de bens e serviços” (CHESNAIS, 1996, p. 26).

Em outras palavras, em épocas de crise, em especial nos países nos quais se investiu, os investidores especulativos vendem suas posições no mercado financeiro para compensar as perdas decorrentes, levando de volta parte dos recursos aplicados e sem se preocupar com as consequências para a economia desses países. (SOUZA, 2009, p. 48).

No movimento de internacionalização, o capital, na forma de investimento estrangeiro direto, também ocupa um lugar preponderante quando se trata da dos serviços, o chamado setor terciário. Isso ocorre porque, em parte, a produção foi sendo incrementada pelas novas tecnologias, de modo que os processos passaram a ser mais complexos (CHESNAIS, 1996).

Isso exigiu o acompanhamento dos serviços à produção, o que interessava às grandes multinacionais industriais, para manter o controle dos processos nos quais a produção e os serviços se complementavam. “Na informática, por exemplo, os fabricantes de computadores desenvolveram sua atividade de fabricação juntamente com a atividade de prestação de serviços de informática (CHESNAIS, 1996, p. 189).”

Outras atividades relacionadas com a indústria também seguiram esse caminho como é o caso das seguradoras, de serviços financeiros nas indústrias automobilísticas bem como seguro, manutenção e assistência técnica ao consumidor final. Além disso, os setores de franquias, de turismo, de hospedagem, dos transportes e, com mais destaque, os das telecomunicações e de publicidade também foram influenciados pelos investimentos internacionais, na esteira de atender às complexidades da produção transnacional (CHESNAIS, 1996).

Pochmann (2018) relata que em 2018, mais de 500 grandes corporações de origem transnacional dominavam “qualquer setor de atividade econômica no mundo, o que permite deslocar partes ou todo da produção da riqueza para qualquer local considerado estratégico no processo de valorização capitalista (2018, p. 19)”. Assim podemos ter noção de quanta influência os grandes conglomerados têm sobre as relações econômicas e tudo que a elas se relacionam.

Além disso, a presença de capital estrangeiro influencia a organização

dos Estados para além do contexto econômico pelo seu caráter imperialista ao agir “como um ator fundamental e integrado ao desenvolvimento dos Estados-nação, expressando a hegemonia de uma determinada burguesia com alianças e interesses que transcendem as fronteiras nacionais (ROMERO, 2016, p. 47)”.

Romero retoma Hilferding e Lênin ao destacar que o capital, em sua fase imperialista, tem a necessidade de buscar melhores condições para escoar o excedente de mercadorias e de capitais e para lutar contra a queda da taxa de lucro, garantindo, assim, matéria prima e força de trabalho baratas, assegurando fatias de mercado consumidor e subordinando política e economicamente outros países.

Los movimientos del capital financiero se realizan bajo distintas modalidades tendientes a su expansión y reproducción, como la concesión de créditos, la constitución de joint-ventures, la instalación de nuevas plantas de producción, la compra de acciones, las fusiones, los contratos de suministros, la transferencia tecnológica y la dotación de infraestructura y servicios (ROMERO, 2016, p. 52).

Nesse sentido, ao seguir o caminho da acumulação e da expansão, o capital se institui como um sistema mundial hegemônico e imperialista, reafirmando a intensificação da busca por mais e mais lucro e assim, perpassa também, inevitavelmente, o caminho da exploração da força de trabalho, da redução dos salários, do aumento dos preços dos produtos de primeira necessidade. As consequências desses processos se apresentam como aumento do desemprego, dos bolsões de informalidade, da desigualdade e da pauperização.

2.1.1. Empresas transnacionais uberizadas no setor de transporte individual de passageiros e de entrega de alimentos no Brasil

Esta seção se destina a descrever as principais características e atividades das empresas Uber e Rappi, bem como as atividades de transporte individual de passageiros da Uber e o serviço de entrega de alimentos do Rappi e da Uber, cujo nome é Uber Eats.

Além de um breve apanhado sobre a origem dessas empresas, tratamos de apontar um pouco sobre os investimentos que elas tiveram ao longo do tempo e como isso influenciou na disseminação dos serviços e no aumento da lucratividade.

As empresas, no entanto, não divulgam os dados sobre a quantidade exata de trabalhadores nem como as tarifas e custos são calculados

detalhadamente. E, mesmo que houvesse a divulgação acerca do número de trabalhadores, não há como verificar um número exato porque algumas plataformas permitem a possibilidade de se trabalhar em mais de um aplicativo e o registro dos trabalhadores pode variar de acordo com o período de tempo.

Essas empresas fazem parte da *gig-economy* e, se por um lado, podem proporcionar novas oportunidades de trabalho, horários um pouco mais flexíveis e ultrapassar as fronteiras das organizações tradicionais, colaboram para que ocorram processos de mercantilização do trabalho. Essa mercantilização tem sido disfarçada pelo uso de expressões de efeito como *gigs*, *tasks*, *rides*⁷, entre outras, e acaba sendo entendida como algo separado, paralelo ao trabalho, colaborando para a classificação errônea das relações de trabalho que implica em menor proteção ao trabalhador (DE ESTEFANO, 2016, P. 2).

Além das empresas citadas que são o foco de nossa pesquisa, o Brasil conta com a presença de outras empresas uberizadas nos setores de entrega, como o iFood, a 99 Food e a Aiqfome, de transporte individual de passageiros, como a 99, a Bla Bla Car, a In Driver, a Lalamove e a Loggi.

2.1.2. A Uber

A *Uber Technologies, Inc.* é uma empresa de tecnologia com sede em São Francisco, nos Estados Unidos, cujas atividades estão baseadas no modelo de serviço conhecido como “*mobility as a service*” (mobilidade como serviço)⁸ no ramo de *ride-hailing*⁹. A intenção original da Uber, fundada em 2009 por Garrett Camp e Travis Kalanick, era encontrar meios para a redução de custos ao se contratar uma viagem particular em veículo de luxo por meio da divisão desses custos entre os usuários.

Hoje, 13 anos depois, a Uber detém 68% dos serviços de carona compartilhada e 26% do mercado de entregas em todo o mundo, contando com a participação de 118 milhões de usuários ativos, de acordo com o relatório dos

⁷ Gigs: bicos; Tasks: tarefas; Rides: caronas.

⁸ *Mobility as a service (MaaS)*: O termo se refere à contratação de serviços de mobilidade urbana através de plataformas digitais, ou de operadores de serviços de mobilidade, a partir das necessidades dos consumidores e com a utilização de veículos privados, individuais ou corporativos. Isso inclui aluguel de carros por assinatura, locações temporárias, carona compartilhada, aluguel de bicicletas, transporte individual, coletivo ou de cargas mediado por aplicativos, entre outros (KAMARGIANNI ET AL, 2016; MARQUES, 2021).

⁹ *Ride-hailing*: Serviço de carona remunerada.

resultados sobre o último trimestre de 2021 (Uber, 2021). A empresa atua em mais de 600 cidades em 65 países ao redor do mundo através de serviços como transporte individual de passageiros, entrega de comida, de mercadorias, mensageiros, transporte de cargas pesadas e aluguel de bicicletas ou de patinetes elétricos.

A proposta da companhia, que não possui veículos próprios nem contrata formalmente os motoristas, entregadores ou mensageiros, é realizar a conexão entre o prestador de serviço que possui o veículo, ou que está na posse dele, e o consumidor através de um aplicativo digital, apontando com antecedência o custo do serviço para os dois envolvidos e recebendo, do prestador, uma comissão por cada serviço realizado que, por sua vez, recebe do consumidor o preço do serviço.

As atividades da empresa têm ligação com as proposições da Economia do Compartilhamento ao oferecer serviços semelhantes à carona compartilhada e associadas com a utilização de plataformas digitais. Desse modo, os serviços de outros ramos de atividade que se utilizam desses dois elementos têm sido incorporados ao conjunto que denominamos uberização.

Em 2009, os fundadores desenvolveram, em conjunto com outros programadores, o aplicativo digital que realiza a conexão entre a necessidade do consumidor e a disponibilidade do prestador de serviços e, em 2010, a empresa lançou em São Francisco, a *Ubercab*, nome que posteriormente foi substituído por Uber.

Em 2016, a Uber foi considerada pela *Fortune Magazine* como a empresa privada mais importante em virtude do seu rápido crescimento e da sua expansão global (FORTUNE MAGAZINE, 2016) e, segundo Anwar (2018), a evolução da empresa até 2018 pode ser apresentada em duas grandes fases que compreendem os períodos de 2009 a 2012 e de 2013 a 2018.

A primeira grande fase está relacionada com a criação da empresa e com o aporte, dentre outros, de 37 milhões de dólares em 2011, o que garantiu sua expansão mundial. A segunda grande fase, por sua vez, se refere à intensificação dos mecanismos de competitividade da empresa e à ampliação dos serviços da rede de transporte e da indústria logística, além da internacionalização dos nichos de mercado (ANWAR, p. 60, 2018).

Ao longo dos anos, desde a sua criação, a Uber vem recebendo aportes

de capital de diversos investidores, sejam locais (dos Estados Unidos), sejam internacionais como o expressivo montante de 3.58 bilhões de dólares de um fundo de investimentos da Arábia Saudita em 2016 e o de 8.7 bilhões de dólares da empresa de telecomunicação e de Internet japonesa SoftBank em 2017. Assim, a empresa expandiu seus negócios em escala global e seu valor de mercado, em 2018, ultrapassou os 60 bilhões de dólares (ANWAR, pp.62-64, 2018).

De acordo com o *site* Crunchbase.com, a Uber recebeu 25.2 bilhões de dólares em 33 rodadas de financiamento, sendo o último em 14 de setembro de 2020, após sua entrada na Bolsa de Valores de Nova Iorque, que ocorreu em 9 de maio de 2019. Ela conta com 118 investidores, sendo as companhias *PayPal* e *Asas Capital* os mais recentes e, ainda, recebeu um investimento de 13 milhões de dólares em dezembro de 2021 da *Serve Robotics* (Crunchbase Inc, 2022).

As estratégias para a expansão global seguem a ambição e o “*background knowledge*” característicos das empresas do Vale do Silício (Califórnia): investimentos massivos em pesquisa e desenvolvimento de novas tecnologias, em fortalecimento da identidade da marca e foco nas necessidades dos clientes, cujos dados estão à disposição no aplicativo, bem como suas avaliações dos serviços.

Desse modo, esse modelo de crescimento e as estratégias globais utilizados pela Uber causaram um fenômeno disruptivo no serviço de transportes ao redor do globo, apesar de se deparar com críticas e embargos judiciais referentes às legislações de mobilidade urbana e ao modo de contratação dos prestadores de serviço, bem como as recebidas das empresas de táxi e de turismo que prestam o serviço de transporte de passageiros de forma regulamentada e taxada de acordo com a legislação das cidades onde atuam (ANWAR, 2018).

Em 2017 o diretor executivo da Uber (e co-fundador) Travis Kalanick é substituído por Dara Khosrowshahi e em 2019 empresa realizou a abertura de capital na Bolsa de Nova Iorque com um valor de mercado de 82,4 bilhões de dólares e com as ações no valor de 45 dólares por título (POZZI, 2019).

As atividades da empresa envolvem o transporte individual de passageiros, a entrega de comida, a entrega de produtos, o serviço de mensageiros, o serviço de *cornershop* (entrega de compras de supermercado), o de coleta e entrega de cargas pesadas, o de transporte corporativo, entre outros. A seguir

buscamos descrever brevemente as principais características dessas atividades e, posteriormente, discorreremos sobre as que fazem parte do nosso trabalho: o transporte individual de passageiros e o serviço de *delivery* de comida.

O chamado *Uber for Business*, presente em diversas localidades, é um serviço voltado às empresas e compreende as atividades de transporte de passageiros corporativos. Esse serviço oferece transporte diário de funcionários, viagens dos funcionários a trabalho ou para viagens como recompensas, além de entregas de alimentos para os funcionários e também para clientes e de coleta e entrega de peças automecânicas. Conforme o site da Uber, as empresas Zoom, Coca-Cola e Samsung são algumas das 150.000 empresas que contam com os serviços do *Uber Business* (UBER, 2022).

A *Uber Freight*, lançada em 2017, é uma plataforma voltada para soluções logísticas, ou seja, para o planejamento e execução de transporte e de armazenamento de cargas e mercadorias, conectando transportadoras, caminhoneiros e empresas e até consumidores finais que buscam serviços de mudança.

Operando nos Estados Unidos, no Canadá e na Europa a *Uber Freight* conecta companhias e caminhoneiros, autônomos ou associados a alguma transportadora, que se cadastram através da plataforma e recebem as notificações para a coleta e entrega das cargas em um processo muito semelhante ao do aplicativo de transporte de passageiros. De acordo com a compatibilidade ocorre o pedido para a coleta ou entrega com a definição da data e dos prazos ou com a reserva do serviço (Uber, 2022).

Desde 2019, a Uber oferece o *Uber Copter*, um produto que está disponível para viagens entre Manhattan e o aeroporto internacional John F. Kennedy nos Estados Unidos, durante a semana e pode levar os usuários para diversos heliportos daquela região. Através de um toque o usuário pode solicitar a viagem de carro até o heliporto ou aeroporto, a viagem aérea e o deslocamento terrestre até o seu destino. A Uber não é responsável pelas aeronaves, fazendo apenas a intermediação entre a empresa HeliFlite e os clientes (UBER, 2019).

Além dos segmentos apresentados acima, a Uber desenvolve, ainda, atividades de tecnologia avançada para, por exemplo, desenvolver veículos autônomos e de produtos financeiros virtuais como cartões de crédito e de débito e

carteira virtual para os motoristas e mensageiros e cartões de crédito para usuários externos.

2.1.3. Resultados financeiros

A fim de tentarmos visualizar o crescimento e a expansão da Uber ao longo do tempo, realizamos a leitura da versão para a imprensa dos relatórios financeiros da Uber dos anos de 2018, 2019 e 2020, período em que a empresa divulgou esses dados e apresentamos a seguir quatro tabelas que sintetizam as informações coletadas.

Nosso objetivo foi extrair as informações que mais se relacionam com a nossa pesquisa, ou seja, sobre o número de consumidores ativos na plataforma, sobre o número de viagens realizadas, sobre o número de entregas realizadas, sobre o lucro, sobre o lucro líquido e sobre o lucro por região geográfica.

A tabela 1 mostra que, a não ser no ano de 2020, houve crescimento de usuários cadastrados na plataforma da Uber.

TABELA 2 Uber - Consumidores ativos na plataforma por mês 4º trimestre

Ano	Quantidade em milhões	Crescimento ou queda
2018	91	-
2019	111	22%
2020	93	16%
2021	118	27%

Fonte: Produzida pela autora com os dados de Uber Financials: Reports and Presentation (Uber, 2021, 2020, 2019)

A tabela 2 corrobora com as informações da Tabela 1, pois retrata o aumento das viagens pelo aplicativo com queda no ano da pandemia. Ainda assim, a empresa teve expressiva presença no serviço de transporte por aplicativo.

TABELA 3 Uber - Viagens por ano

Ano	Quantidade em milhões	Crescimento ou queda
2018	5.220	-
2019	6.904	32%
2020	5.025	27%
2021	6.398	27%

Fonte: Produzida pela autora com os dados de Uber Financials: Reports and Presentation (Uber, 2021, 2020, 2019)

Os lucros líquidos da companhia podem ser visualizados na Tabela 3 e apresentam considerável crescimento, apontando a importância e a presença da empresa no mercado mundial.

TABELA 4 Uber - Lucro líquido

Ano	Em milhões de dólares	Crescimento ou queda
2018*	10.297	-
2019*	12.897	26%
2020**	11.139	-
2021**	17.455	57%

*Lucro líquido ajustado **Lucro líquido

Fonte: Produzida pela autora com os dados de Uber Financials: Reports and Presentation (Uber, 2021, 2020, 2019)

A tabela 4, finalmente, apresenta o lucro da Uber por regiões do mundo e demonstra que a empresa possui uma estratégia consolidada de expansão que veio se desenvolvendo ao longo do tempo, inclusive, com a influência dos aportes de capital

TABELA 5- Uber- Lucro por região último trimestre (em milhões de dólares)

	2019	2020	2021
Estados Unidos e Canadá	2.458	1.814	3.613
América Latina	531	302	419
Europa, África e Oriente Médio	531	664	995
Ásia-Pacífico	227	385	751
Total	3.747	3.165	5.778

Fonte: Produzida pela autor com os dados de Uber Financials: Reports and Presentation (Uber, 2022, 2021, 2020)

2.1.4. Uber no Brasil

As atividades da Uber no Brasil iniciaram-se em 2014 apenas com o serviço Uber Black. A partir do início dos outros serviços de transporte individual de passageiros a Uber influenciou a criação de um ecossistema inédito que causou impactos em diversas áreas, desde as políticas de mobilidade urbana até as instâncias judiciais de regulamentação do transporte de passageiros e trabalhistas e, significativamente, no que se refere à economia.

Segundo o site da Receita Federal, na página de consulta sobre o número do Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ), o qual identifica o tipo de negócio e as atividades das empresas que atuam em território brasileiro e possibilita a regulamentação da empresa em relação ao pagamento de impostos e emissão de notas fiscais, a Uber do Brasil Tecnologia LTDA está registrada desde 9 de abril de 2013 como uma sociedade empresarial limitada de natureza jurídica e tem como

atividade econômica principal a intermediação e agenciamento de serviços e negócios em geral, exceto imobiliários (GOVERNO DO BRASIL, 2021).

Consideramos importante citar também as principais atividades secundárias registradas nesse CNPJ que se referem ao desenvolvimento e licenciamento de programas de computador, suporte técnico e manutenção e outros serviços de tecnologia da informação, portais, provedores de conteúdo e outros serviços de informação na internet, atividades de consultoria em gestão empresarial, exceto consultoria técnica específica e consultoria em publicidade. (GOVERNO DO BRASIL, 2021).

A essas informações adicionamos as coletadas no site consultacnpj.com que remetem ao capital social da empresa no valor de R\$ 100.000 (cem mil reais) e que empresa é administrada por representantes legais no Brasil da *Uber International Holding B. V.* (Paíse Baixos – Holanda).

Esses dados são importantes na medida em que nos auxiliam a compreender a situação legal da empresa para atuar no Brasil bem como apontar reflexões sobre os impactos econômicos e sociais que o tipo de atividade dela pode acarretar, pois de acordo com os números apresentados no site da Uber, em 2015 cerca de 6.000 (seis mil) motoristas atuavam a partir do aplicativo e em meados de 2021 esse número atingiu o expressivo montante de 1.000.000 (um milhão) de motoristas (Uber, 2021).

A Uber afirma ter repassado, em sete anos de atividades no Brasil, aproximadamente 68 bilhões de reais aos motoristas parceiros, oferecendo a atividade como modo de complementar a renda desses trabalhadores e que, nesses mais de sete anos de atuação em mais de 100 cidades brasileiras, os setores de comércio, de alimentação, de serviços, de lojas automotivas, de lojas de aluguel de carros, de postos de gasolina e de oficinas mecânicas foram afetados pelas atividades da Uber.

De 2014 a 2020, considerando todas as linhas de negócio da Uber (intermediação de viagens, delivery, licenciamento de software, compartilhamento de patinetes etc.), a empresa pagou mais de R\$ 4,2 bilhões em tributos, tanto federais (como PIS, Cofins e Imposto de Renda) quanto municipais (como o ISS e outros) (UBER, 2021).

A influência da presença da Uber no Brasil pode ser visualizada, também,

pela pesquisa realizada em 2020 pela empresa Opinion Box¹⁰ que apontou a Uber como a empresa utilizada com mais frequência por 69% dos usuários de *smartphones* (78% dos entrevistados) que já viajaram de carro através de aplicativos digitais (Panorama Mobile Time/Opinion Box, 2020).

As atividades da Uber no Brasil somam mais de 30 iniciativas diferentes, mas para nosso estudo indicamos, na tabela a seguir, as principais informações sobre o funcionamento dos serviços de transporte individual de passageiros que são, juntamente com o serviço de entregas, os objetos de nossa pesquisa.

Ressaltamos que o site da empresa não fornece informações mais detalhadas e tivemos dificuldades em compreender como funciona a dinâmica de preços, por exemplo. No entanto, as informações abaixo, juntamente com as coletadas com o uso do aplicativo e com os relatos de alguns motoristas, nos ajudarão a compor a visão geral das modalidades de serviços da empresa.

Tabela 6 Serviços Uber transporte individual de passageiros

Serviço	Veículo	Características principais
UberX	Ano/modelo 2011 ou superior; 4 portas, ar condicionado, 5 lugares.	Preços competitivos Mais de 100 cidades no Brasil
UberComfort	Ano/modelo 2014 ou superior; 4 portas, ar condicionado, 5 lugares; carros mais espaçosos.	Preços de cerca de 20% a mais do que o uberX
UberBlack	Carros do tipo sedan, considerados de alto nível (Toyota Corolla, Ford Fusion, Volkswagen Jetta, entre outros)	Veículos com banco de couro, ar condicionado sempre ligado que realizam viagens e corridas do tipo executivo.
UberPool	Carros compactos, com ar-condicionado e 4 portas	A viagem pode ser dividida com outros usuários; valor menor do que o uberX; disponível somente em São Paulo e Rio de Janeiro

Fonte: Produzido pela autora a partir de dados do site da Uber (Uber, 2022)

Além do transporte individual de passageiros a Uber contava com o Uber Eats, de entregas de alimentos. Ele foi substituído, em 2022, pelo Cornershop by Uber e o Uber Flash, sendo que o primeiro está voltado para os “serviços de intermediação de entrega de compras de supermercados, atacadistas e lojas

¹⁰ Panorama Mobile Time/Opinion Box – Comércio móvel no Brasil: pesquisa independente produzida por uma parceria entre o site de notícias Mobile Time e a empresa de soluções de pesquisas Opinion Box com 2.007 entrevistados brasileiros que acessam a Internet e possuem *smartphone*, respeitando as proporções de gênero, idade, renda mensal e distribuição geográfica desse grupo. As entrevistas foram feitas on-line entre 10 e 21 de agosto de 2020. Esta pesquisa tem validade estatística, com margem de erro de 2,2 pontos percentuais e grau de confiança de 95% (Panorama Mobile Time/Opinion Box, 2020).

especializadas” e o segundo para entregas de encomendas e pacotes. Além disso, a empresa impulsionou ainda mais o serviço de entregas utilizado por empresas, o Uber Direct (UBER, 2022).

A partir do início da pandemia da Covid-19 o serviço de *delivery* apresentou um crescimento significativo e o Uber Eats passou a realizar, além da entrega de alimentos, a entrega de medicamentos e de outros produtos, chegando a dobrar de tamanho no período de 1 ano e a representar em 2020, a preferência de 13% dos consumidores segundo a pesquisa da Opinion Box (Panorama Mobile Time/Opinion Box, 2020).

O encerramento do Uber Eats ocorreu porque, no final de 2019, a Uber comprou maior parte da empresa chilena Cornershop e integrou os serviços de entrega de alimentos com os de compras de supermercado. Apesar de seu encerramento, o serviço Uber Eats teve expressiva participação no setor de entregas de alimentos contando com mais de 50 mil entregadores, entre ciclistas e motociclistas, e com 25 milhões de usuários cadastrados (LOPES; NAKAGAWA, 2022). Assim, os dados e as pesquisas sobre esse serviço irão compor uma parte desse capítulo.

2.1.5. As tarifas da Uber

As tarifas, valores e dinâmicas de custos das atividades da Uber não são explicitamente demonstrados no site da empresa e, até mesmo, entre os motoristas há diferenças no entendimento de quanto eles recebem por corrida. A partir dos relatos colhidos através das entrevistas e também dos relatos informais, os motoristas recebem cerca de 30 a 40% do valor pago pelo usuário, mas isso pode variar.

De acordo com o portal eletrônico da Uber (2021) os valores variam de cidade para cidade de acordo com as tarifas cobradas pela utilização do sistema viário, que são sancionadas pelas administrações municipais, impostos sobre as atividades da empresa e também da categoria em que o motorista dirige (UberX, UberSELECT, UberBLACK, entre outros).

A Uber cobra do usuário, dentro do valor total da viagem, um custo fixo. Esse custo se refere ao valor cobrado do motorista pelo uso dos serviços da tecnologia da Uber “via licenciamento do software e que o motorista pode repassar”

para o usuário (Uber, 2022). Esse custo, atualmente, é de 75 centavos de real (R\$ 0,75) para viagens com o Uber X e 1 real (R\$ 1,00) para viagens com o Uber Comfort.

A empresa expressa que o valor final é o resultado do somatório do preço base (inicial), do preço por tempo (valor cobrado por cada minuto do tempo entre o começo e fim da viagem) e o preço por distância (valor por cada quilômetro ou parte dele da distância total entre o começo e fim da viagem) multiplicado pelo preço dinâmico, se houver. A esse total soma-se o preço de pedágios e outras taxas em caso de ocorrência desses. Em viagens muito curtas, há uma cobrança mínima ao invés do cálculo apresentado acima.

O preço dinâmico se refere ao processo de atualizar os preços das viagens em períodos nos quais a demanda aumenta por fatores como: mau tempo, horários de pico e eventos especiais. Nesses casos um número maior de pessoas solicita viagens e não há carros suficientes para atender a todos, então os preços tendem a aumentar para incentivar os motoristas a realizarem as corridas.

Por conta da variação apontada pela empresa não temos acesso às informações precisas sobre as tarifas cobradas e os valores pagos aos motoristas e para sanar essa lacuna utilizaremos as informações provenientes das entrevistas e dos relatos dos motoristas.

Os valores para o usuário podem ser visualizados a partir de uma simulação de viagem no aplicativo. Assim, podemos visualizar o preço base, o custo fixo, o preço mínimo, a taxa por minuto e por quilometro, bem como valores que podem ser cobrados se acontecerem cancelamento ou atraso por parte do usuário.

Como exemplo, apresentamos uma tabela com os valores estimados pela ferramenta de estimativa de valores da Uber nas categorias UberX, Uber Comfort e Uber Moto. Em nosso exemplo, partimos de bairros majoritariamente residenciais para um shopping em viagens de aproximadamente 3,2 quilômetros nas cidades de Curitiba e Foz do Iguaçu, no horário aproximado das 15 horas.

Precisamos considerar, no entanto, as diferenças entre as duas cidades, como por exemplo, o número de motoristas, as condições de tráfego e as regulamentações municipais. Em Curitiba, a legislação exige uma taxação do custo fixo e em Foz do Iguaçu essa taxa não existe.

Tabela 7- Valores da ferramenta de estimativa da Uber nas categorias Uber X, Uber Comfort e Uber Moto em Curitiba e em Foz do Iguaçu – PR

Real (R\$)	Uber X		Uber Comfort		Uber Motos ¹¹	
	Curitiba	Foz do Iguaçu	Curitiba	Foz do Iguaçu	Curitiba	Foz do Iguaçu
Preço base	2,98	2,78	4,07	3,56	1,91	1,22
Custo fixo	0,75	-	1,00	-	-	-
Preço mínimo	7,82	7,33	9,63	10,22	4,40	4,59
Taxa por minuto	0,42	0,21	0,55	0,27	0,17	0,14
Taxa por quilometro	1,13	1,53	1,34	1,96	0,82	0,74
Taxa de espera	0,23	0,15	0,23	0,20	0,10	0,10
Total	13,33	12,00	16,82	16,21	7,40	6,79

Fonte: produzida pela autora a partir de <https://www.uber.com/global/pt-br/price-estimate/> (2022).

2.2. A Uber Eats

Nesta seção apresentaremos as informações sobre os serviços da Uber Eats e sobre a suas atividades no Brasil que, apesar de ter suas atividades encerradas no país no início de 2022, teve expressiva participação no setor de entregas de alimentos contando com mais de 50 mil entregadores, entre ciclistas e motociclistas, e com 25 milhões de usuários cadastrados (LOPES; NAKAGAWA, 2022).

O serviço de *delivery* de comida pronta, ou seja, refeições e lanches, da Uber, o Uber Eats, teve início nos Estados Unidos em 2015, nas cidades de Chicago, Los Angeles e Nova Iorque. No Brasil, o serviço iniciou suas atividades em São Paulo no ano de 2016 (MACHINE, 2022). A partir de então funcionou em diversas cidades do Brasil até 2021, quando a Uber decidiu interromper o serviço no Brasil e substituí-lo pelo Cornershop.

O aplicativo desse serviço funcionava de maneira semelhante aos demais desse ramo, como o iFood e o Rappi, oferecendo um cardápio virtual com diversas opções de restaurantes, lanchonetes e demais serviços de comida. Os restaurantes que aderiam ao aplicativo se cadastravam mediante taxa de ativação e mais uma taxa por cada venda realizada e faziam o *upload* dos cardápios.

Através do aplicativo Uber Eats e até mesmo do aplicativo da Uber os

¹¹ Serviço de transporte individual por motocicletas que iniciou em 2020 e do qual trataremos posteriormente.

usuários podiam decidir o que pedir, ao selecionar, através de filtros, o estabelecimento, a faixa de preço, o tipo de refeição e visualizavam a taxa de entrega e o tempo estimado.

Os motociclistas entregadores que desejassem trabalhar com o aplicativo faziam o cadastro preenchendo seus dados no site da empresa da mesma maneira que os motoristas da Uber. Para ser entregador do Uber Eats era necessário que o trabalhador fosse maior de 18 anos, possuísse Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria A, que se refere à permissão para dirigir motocicletas, com a inclusão da observação EAR (Exerce atividade Remunerada). Além disso, era necessário apresentar o Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) válido (ARBEX, 2022).

O cálculo dos ganhos dos entregadores é semelhante ao dos motoristas da Uber e é composto por: taxa fixa por pedido coletado no estabelecimento, taxa por cada pedido entregue e taxa sobre a distância do restaurante ao cliente. Em algumas localidades há a taxa pelo tempo de deslocamento. Do mesmo modo que a empresa não divulga os valores de cada taxa para os motoristas também não divulga sobre valores repassados para os motociclistas.

Assim como em outros serviços de *delivery* de lanches e refeições, as bicicletas também passaram a ser utilizadas para o deslocamento dos entregadores do Uber Eats o que, em nossa visão acentuou ainda mais a precarização da atividade. Há, ainda e infelizmente, os entregadores de diversas plataformas que fazem os percursos a pé.

Apesar de ocupar um espaço significativo no mercado mundial, cerca de 10% (Arbex, 2022), o Uber Eats não estava seguindo essa tendência no Brasil e, após a aquisição de grande parte da empresa chilena Cornershop pela Uber, o que nos remete aos processos de concentração e a centralização do capital, os serviços de entrega de alimentos foram integrados com os de compras de supermercado.

Mesmo com o fim das atividades do Uber Eats no Brasil, a Cornershop by Uber, ou apenas Cornershop, funciona, em linhas gerais, a partir do acesso do usuário à plataforma e sua escolha dos itens de supermercado, um comprador (ou *shopper*) se desloca até o estabelecimento, realiza as compras e entrega conforme o que foi combinado no aplicativo (CORNESHOP BY UBER, 2022).

A partir do início da pandemia da Covid-19 o serviço de *delivery*

apresentou um crescimento significativo e o Uber Eats passou a realizar, além da entrega de alimentos, a entrega de medicamentos e de outros produtos, chegando a dobrar de tamanho no período de um ano e a representar em 2020, a preferência de 13% dos consumidores segundo a pesquisa da Opinion Box (Panorama Mobile Time/Opinion Box, 2020).

No início de 2022 a Uber anunciou o fim das atividades do Uber Eats no Brasil e o serviço foi desativado em março desse ano. De acordo com Arbex (2022) o encerramento ocorreu devido a posição que a empresa iFood ocupa no setor de *marketplace* de restaurantes, representando 80% da participação, no mercado brasileiro.

Vale destacar que o iFood está sendo apontado como possível agente de monopólio da atividade de *delivery* por impedir que os estabelecimentos que estão cadastrados sem sua plataforma se cadastrem em outros serviços de *marketplace*. Desse modo, a empresa reduz a competitividade e cria barreiras para as demais plataformas que querem oferecer os serviços de entrega (Arbex, 2022).

O Uber Eats foi substituído pelo Cornershop by Uber e o Uber Flash, sendo que o primeiro está voltado para os “serviços de intermediação de entrega de compras de supermercados, atacadistas e lojas especializadas” e o segundo para entregas de encomendas e pacotes. Além disso, a empresa impulsionou ainda mais o serviço de entregas utilizado por empresas, o Uber Direct (UBER, 2022).

2.3. A Uber Motos

Além das categorias listadas na primeira parte dessa seção, a Uber no Brasil iniciou, em 2020, um serviço de transporte de passageiros com motocicletas, o Uber Moto. Essa modalidade tem preços mais acessíveis até mesmo se comparada ao Uber X, é utilizada, principalmente para deslocamentos curtos e teve expressivo aumento em 2022, estando presente em mais de 125 cidades do Brasil.

De acordo com Gama (2022), o aumento do transporte de passageiros pelo serviço Uber Moto é reflexo da queda do poder de compra do brasileiro, pois apesar do Brasil estar em um momento de deflação, os índices da cesta básica de consumo continua aumentando e a dinâmica de preços mais acessível da Uber Motos passou a ser mais atraente para o consumidor e mais lucrativo para a Uber.

O serviço já está presente em 125 cidades brasileiras e chega a custar, no

exemplo dado pela autora, quase 40% menos que uma corrida de Uber X, o serviço de carro mais barato da Uber e, na maioria dos casos, realiza o trajeto até as plataformas de transporte público, o que se denomina deslocamento de última milha. Desse modo, notamos que o consumidor está abrindo mão do conforto e de mais segurança para conseguir encaixar o transporte no orçamento (GAMA, 2022).

2.4. O Rappi

Esta seção se dedica a apresentar as informações sobre os serviços e sobre as atividades do Rappi no Brasil, empresa colombiana de entregas que está presente em nove países da América Latina (Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Equador, México, Peru e Uruguai) totalizando mais de mais de 250 cidades (RAPPI, 2022).

A *startup* nasceu em 2015 a partir de um aplicativo que funcionava como um tipo de expositor de produtos dos supermercados. A fim de promover o aplicativo, o fundador Simon Borrero, *expert* em tecnologia, lançou uma campanha de entregar *donuts* para quem fizesse o *download* do *app*.

Simon Borrero contou com a ajuda de Felipe Villamarín e Sebastián Mejía para criar um aplicativo que atendesse um critério até então não usual no mercado dos aplicativos de entrega na Colômbia: aceitar o pagamento em dinheiro.

Um dos principais insights do Rappi no seu início foi a percepção que muitos aplicativos de delivery tinham problemas para avançar na Colômbia e na América do Sul em geral porque não trabalhavam com numerário, apenas cartão. No entanto, a população local não é tão bancarizada quanto em países da Europa e EUA. Por isso, a equipe desenvolveu um modelo de negócios que permitisse o pagamento em dinheiro e isso expandiu muito a aceitação do aplicativo no começo (PELISARI, 2021).

A partir de então o Rappi passou a atender aos pedidos de entrega de medicamentos, refeições, produtos de supermercado, roupa ou “cualquier cosa” (RAPPI, 2022) que o usuário quisesse, tornando-se um super *app* e se expandindo pela América Latina.

Apesar de ter seu início a partir de uma ideia simples e com recursos financeiros reduzidos, a expansão do Rappi é sentida ao sairmos nas ruas das principais cidades brasileiras e ao vermos notícias sobre o mercado de entregas. A logomarca da empresa e a cor laranja das caixas sobre as motocicletas e sobre os ombros dos *bike boys* se destacam nas ruas e nas fotos.

Essa expansão também pode ser visualizada a partir das rodadas de

investimentos pelas quais o Rappi passou desde 2016, apenas um ano depois de sua fundação. De acordo com o site *Crunchbase* a empresa colombiana levantou um total de dois bilhões e trezentos milhões de dólares em doze rodadas de investimentos.

Their latest funding was raised on Jan 11, 2022 from a Secondary Market round. Rappi is funded by 48 investors. Raison Asset Management and T. Rowe Price are the most recent investors. Rappi has acquired 2 organizations. Their most recent acquisition was Avocado on Jun 1, 2020 (CRUNCHBASE, 2022).

Notamos, portanto, a presença expressiva do capital financeiro internacional agindo sobre a empresa “unicórnio” latino-americana através de grandes investidores como a empresa japonesa SoftBank, as americanas Sequoia Capital e T. Rowe Capital, entre outros (CRUNCHBASE, 2022).

O Rappi lançou em 2021, o seu banco digital, na esteira da tendência desse tipo de serviço e com o intuito de oferecer serviços financeiros, como empréstimos e cartão de crédito, além dos serviços já estabelecidos. “O RappiBank promete ser o grande braço financeiro na estratégia multiplataforma da companhia colombiana (BOLZANI, 2021)”

No Brasil, as atividades do Rappi tiveram início em 2018, quando a Uber Eats e o IFood já estavam estabelecidos como as duas maiores plataformas do ramo de entregas. Em julho de 2021, três anos após a chegada da empresa no país, ela já havia aumentado em vinte e quatro vezes sua operação e acumulava cerca de seis milhões de usuários. Esse aumento expressivo foi impulsionado pandemia que, de acordo com o *CMO (Chief Marketing Officer)* da empresa no Brasil, Fernando Vilela, obrigou, de certa maneira, as pessoas a utilizarem mais os serviços do e-commerce (SEGADILHA 2021).

As atividades iniciais do Rappi em 2018 eram as de *delivery* de supermercado e de farmácia, modalidades que ainda não eram oferecidas por outra plataforma, e, com a parceria do Grupo Pão de Açúcar – grande rede varejista de supermercados – a aposta deu certo (VILELA, 2021). As inovações continuaram e uma das grandes novidades foi o botão “Qualquer coisa” disponível no aplicativo que, segundo Vilela, demonstra que as pessoas podem pedir desde um doce em uma padaria até água de coco na praia.

Se, antes da pandemia, o *delivery* de comida era a atividade com mais destaque para o Rappi no Brasil, a partir de 2021, as compras de supermercado

terminaram por ocupar essa posição. Isso fez com que a empresa buscasse entregadores que tivessem carro próprio e mudasse o estilo de operação. “Outro destaque são as compras do setor de *pet*. Tanto que criamos essa modalidade por aqui *Pet* é o nosso novo filho (VILELA, 2021)”.

O CMO ainda apontou que o mercado brasileiro é um dos maiores para a empresa por conta da densidade demográfica, pela representatividade do PIB e pelo costume já consolidado do *delivery*. Em relação ao tratamento dispensado para os entregadores, Vilela afirma que eles foram reconhecidos pela sociedade por sua importância na pandemia e que a empresa buscou dar o suporte necessário para a prevenção da Covid-19 através da disponibilização de álcool em gel e de centros de desinfecção, o que considera básico. Além disso, “criamos um fundo para remunerar os entregadores que ficaram doentes e não puderam trabalhar (VILELA, 2021)”.

O Rappi, de acordo com a Associação Brasileira de Bares e Restaurantes detinha, em setembro de 2021, 18% do mercado de *delivery* no Brasil, enquanto que a Uber Eats detinha 24% e o iFood, 80%. Os estabelecimentos podiam trabalhar com mais de um aplicativo, por isso a soma ultrapassa os 100%.

Em março de 2022, mesmo período em que a Uber Eats encerrou as atividades de *delivery* no país, o Rappi enviou uma manifestação ao Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) apontado que a concorrente iFood estava alavancando sua participação no mercado de *delivery* porque, entre outros fatores, exigia exclusividade dos restaurantes através dos contratos, o que os impediam de trabalhar com mais de um aplicativo.

O comportamento da empresa iFood foi entendido por concorrentes, especialistas e donos de restaurantes como uma ameaça à concorrência porque ela tem grande participação no mercado e faz uso da política de contratos de exclusividade, além de avançar em outros negócios ao fazer parcerias com empresas para ter vantagens em relação aos serviços de outras empresas do ramo (OLIVEIRA, 2022).

De acordo com Oliveira (2022), para o Conselho Administrativo de Defesa Econômica empresas que detenham mais de 20% de participação em algum mercado já podem ser consideradas como ameaça à concorrência, mas há outros fatores a serem considerados para definir se a empresa está realmente atuando de maneira prejudicial na disputa pelos consumidores.

Em agosto de 2022 a Rappi ingressou outra petição junto ao Cade apontando que o IFood descumpriu o acordo proposto anteriormente proposto pelo órgão de ter mais contratos de exclusividade com os restaurantes. Ainda não há, no entanto, informações se há algum posicionamento estabelecido nos últimos meses a respeito do resultado dessa petição.

Esse fato, no entanto, nos leva a refletir sobre o comportamento da empresa de *delivery* iFood no mercado brasileiro e latino-americano, pois, apesar de ter origem brasileira (fundada em 2011), a empresa já passou por diversas rodadas de investimentos com aportes de empresas estrangeiras e, também em agosto desse ano, foi comprada pela empresa holandesa Prosus por 9,4 bilhões de reais (ALVES, 2022). Desse modo, podemos visualizar que o capital financeiro internacional age com destreza nas empresas de plataformas no Brasil.

2.4.1. O entregador do Rappi

Os entregadores do Rappi podem utilizar motocicleta, carro e bicicleta para fazer as entregas ou, até mesmo, fazê-las a pé. Os requisitos feitos pela plataforma para que os trabalhadores comecem trabalhar são os seguintes: ter mais de 18 anos, possuir um *smartphone*, possuir uma moto, uma bicicleta ou um carro e ser inscrito como microempreendedor individual. Se ele utilizar o carro ou a motocicleta para trabalhar, ele precisa ter Carteira Nacional de Habilitação.

De acordo com o site do Rappi, o entregador baixa o aplicativo, preenche os dados pessoais e envia os documentos que comprovem que ele pode realizar as atividades. Então, ele pode indicar quais dias e horários ele pretende conectar-se à plataforma e, ao conectar-se, começa a realizar as entregas. O entregador fornece também os dados de uma conta bancária para receber os ganhos. A aprovação do entregador pela plataforma pode levar até um dia (RappiEntregador, 2022).

O site da empresa ainda descreve algumas ações para que os entregadores aumentem seus ganhos: usar o modo autoaceitação, através do qual o entregador aceita os pedidos automaticamente e faz com que a taxa de aceitação melhore, indicar amigos para trabalhar na plataforma, conectar-se nos horários com maior demanda e participar de promoções.

Não encontramos no site informações mais detalhadas sobre os valores cobrados dos motoristas nem os valores repassados a eles, mas, segundo o site

Saipos, uma *startup* que oferece sistemas operacionais aos restaurantes, o Rappi paga ao entregador um valor mínimo de R\$ 6,90 que corresponde à cobertura de até três quilômetros de distância com a demanda de 30 minutos. “A partir disso, a quantia se torna proporcional a cada km feito e conforme o tempo que o motorista levou para efetuar o serviço (SAIPOS, 2022)”.

Como pudemos observar, as atividades dos entregadores aumentaram consideravelmente durante a pandemia e continua tendo uma presença relevante nas cidades brasileiras. Nota-se, porém, que o que é visto como uma alternativa mais econômica para o usuário e uma excelente oportunidade para a empresa, reflete ainda mais a precarização do trabalho de entregas e de transporte, pois apresenta menos segurança para os trabalhadores, devido ao alto índice de acidentes envolvendo motocicletas.

De acordo com a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, entre março de 2020 e julho de 2021, período que coincide com o pico da pandemia do novo coronavírus, 167 mil internações foram registradas no Sistema Único de Saúde (SUS) relacionadas a motociclistas no país. Esse número representa 54% das internações por acidente de trânsito registradas pelo órgão. Desse total, 80% eram homens de 20 a 29 anos (ABRAMET, 2021).

Considerado apenas o período de janeiro a julho, em 2021 o número de internações de motociclistas bateu recorde histórico, alcançando 71.344 casos graves e que exigiram a hospitalização do motociclista. Além do alto custo para a saúde dos indivíduos e suas famílias, as tragédias também custaram aos cofres públicos quase R\$ 108 milhões neste ano. No ano passado, o SUS desembolsou cerca de R\$ 171 milhões para tratar motociclistas traumatizados (ABRAMET, 2021).

Visualizamos, portanto, as condições de trabalho dos entregadores de aplicativo e nos chama a atenção os riscos que eles correm na realização das entregas e viagens. Em relação aos motoristas, os riscos se referem, também, aos roubos e assaltos. No final do próximo capítulo apresentaremos alguns relatos dos trabalhadores uberizados e alguns dados que retratam a situação deles nesses últimos anos nos trabalhos com as companhias uberizadas no Brasil.

3. UBERIZAÇÃO E IMPACTOS NAS RELAÇÕES DE TRABALHO NO BRASIL

Neste capítulo tratamos sobre os impactos da uberização nas relações de trabalho. Para isso, buscamos aprofundar os aspectos que conceituam a uberização do trabalho, abordar as origens, o funcionamento e o alcance das relações de trabalho uberizadas, bem como alguns exemplos dessa relação.

Assim, procuramos compreender os processos de informalidade e de desemprego no Brasil, fatores que contribuem com a atividade uberizada, e o papel do Estado frente ao reconhecimento da relação de trabalho e às condições dos trabalhadores uberizados, expondo também uma das críticas que movem esse trabalho sobre a falta de regulamentação das atividades laborais uberizadas.

Ainda neste capítulo levantamos algumas contribuições do Direito do Trabalho (KALIL, 2017; MAEDA 2021) acerca da falta de legislação sobre a atividade laboral uberizada no contexto brasileiro e sobre algumas iniciativas do Brasil e de outros países (NERINCKX, 2016), dentro do campo jurídico, para regulamentação das atividades laborais a partir de plataformas e de aplicativos digitais.

Por último, analisamos, a partir de entrevistas e depoimentos secundários, os impactos da atividade uberizada na vida desses trabalhadores de maneira mais próxima da realidade social.

3.1. REGULAMENTAÇÃO DA ATIVIDADE DO TRABALHADOR UBERIZADO

Stefan Nerinckx (2016), em seu artigo *“The ‘Uberization’ of the labour market: Some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy”*, começa se perguntando se as relações de trabalho uberizadas: a) seriam uma relação a partir da perspectiva legal sobre a tríade cliente-serviço-provedor; b) os trabalhadores são empregados assalariados ou trabalhadores autônomos; c) a estrutura legal considera ou está engendrada para abarcar as questões das novas formas de trabalho; d) qual é o status da pessoa que realiza um serviço através de uma plataforma digital? (NERINCKX, 2016)

A resposta a essas perguntas, segundo o autor, é estabelecer se o trabalho uberizado representa uma nova forma de emprego assalariado, se corresponde a trabalho independente ou se haverá a criação de leis regulatórias, pois as normas que se referem ao emprego assalariado e do trabalho por conta

própria não refletem adequadamente as características dessa nova configuração.

Ao tomarmos o exemplo de relações de trabalho firmadas através de contratos, observamos diversas configurações: contrato de trabalho, parceria, prestação de serviços, terceirização, convenções (NERINCKX, 2016), entre muitas outras possibilidades.

Stefan Nerinckx também explica que a União Europeia, considerando os sistemas legais de seus estados membros, trata, há décadas, a natureza da relação de trabalho sob duas qualificações: trabalhador autônomo e trabalhador assalariado. O desenvolvimento desse entendimento, no entanto, varia entre os estados membros no que diz respeito às definições mais específicas, principalmente quando se comparam as leis trabalhistas com a seguridade social e a política tributária (NERINCKX, 2016).

Segundo ele, o exemplo emblemático da Uber, que opera de forma similar em vários países, aponta para uma visão embaçada do que se coloca como empregado ou autônomo. Por um lado, é possível afirmar que existe controle pela plataforma e integração dos motoristas com ela, por outro a premissa básica da empresa (com a qual ela se defende em processos judiciais) é colocar à disposição dos motoristas uma plataforma tecnológica que os conecta com os passageiros para permitir que eles realizem a atividade de transporte (NERINCKX, 2016).

Algumas decisões judiciais, no entanto, estão se encaminhando para o entendimento de que o motorista da Uber deve ser considerado empregado e não autônomo no sentido em que têm compelido a empresa a indenizar os trabalhadores que procuraram a justiça. Temos como exemplo decisões do *Californian Labor Commissiner* nos Estados Unidos, de Tribunais Regionais do Trabalho no Brasil e *Employment Tribunal* na Inglaterra.¹²

Os apontamentos acerca do estabelecimento ou não do vínculo laboral entre os trabalhadores e as empresas de plataformas digitais também direciona a reflexão para a situação dos motoristas dos serviços tradicionais de transporte particular de passageiros (taxistas, motoristas vinculados a empresas de turismo, entre outros) nas cidades ao redor do mundo.

Os taxistas, por exemplo, que fazem parte de uma categoria há muito

¹² Na Califórnia e em Massachusetts houve uma ação coletiva que representou mais de 385 mil motoristas da Uber; em Londres, emblemática decisão do *Employment Tribunal* em 2016 e no Brasil decisões de três Tribunais Regionais do Trabalho que reconheceram o vínculo empregatício (AQUINO; PASQUALETO, 2019).

estabelecida e com regulamentações trabalhistas e da própria atividade de transporte já fixadas, se sentiram, em muitos casos, ameaçados pela atuação dos aplicativos como Uber e temeram pelos seus empregos.

Isso porque as tarifas cobradas pelos aplicativos, muitas vezes, são mais atrativas que as do serviço de táxi, a conexão com o motorista de aplicativo ocorre de maneira mais rápida e os custos da atividade do taxista, por ser regulamentada, são maiores que os custos para os motoristas de aplicativo.

Deste modo, autores como Mauro Lúcio Henrique de Carvalho e Mara Marçal Sales (2017), no artigo “Ser taxista em tempos de Uber: uma análise sobre os sentidos e significados atribuídos ao trabalho”, apontam que a normatização dos serviços de táxis pelos órgãos reguladores (pelos quais as cidades são responsáveis) envolve diversos fatores que garantem a continuidade da atividade como, por exemplo, “estratégias para manter a qualidade e renovação da frota, impedindo que a mesma seja deteriorada a médio e longo prazo” (CARVALHO; SALES, 2017, p. 589), concessão de licenças e alvarás, determinação de regras para que o motorista se torne taxista (cursos, documentos, exames médicos, manutenção de licenças para dirigir, entre outros).

Gabriel Pascual, no seu artigo “*La regulación de la economía colaborativa (El caso «Uber contra el taxi»)*”, aponta que a regulamentação da atividade de transporte particular está sujeita a um vasto conjunto que, se por um lado busca garantir certa padronização, qualidade e segurança aos usuários, aos motoristas, às empresas proprietárias de frotas ou às cooperativas e aos órgãos públicos, por outro restringe a liberdade de quem deseja atuar no ramo (PASCUAL, 2015).

Assim, segundo o autor, e além dos critérios já citados, a legislação para a atividade de transporte particular de passageiros pode exigir: veículos de fabricação recente, com manutenção periciada; restrição do número de veículos e de empresas na atividade, fixação de preços das corridas pelas empresas e pelas autoridades público-administrativas (PASCUAL, 2015).

O serviço prestado pelos motoristas de aplicativo necessita de regulamentação, bem como a atividade laboral a ele referente, na visão dos taxistas, para que ocorra a concorrência equiparada e não ocorra um processo prejudicial para o sistema de táxis e conseqüente precarização para os trabalhadores de ambas as atividades (CARVALHO; SALES, 2017).

Dessa forma, a atividade uberizada, seja nos serviços de transporte ou em outras áreas, se coloca como um vasto campo de estudos para as diversas áreas às quais se relaciona e sua notoriedade atual se dá porque ela está cada vez mais presente na conformação das relações laborais e vem sendo utilizada de maneira exponencial pelas empresas, baseada em conceitos de economia colaborativa e empreendedorismo e com o aporte dos avanços tecnológicos.

3.1.1. O papel do Estado

Atualmente, as relações de trabalho uberizadas não fazem parte das atividades laborais regulamentadas por lei no Brasil, ou seja, elas estão na categoria das atividades informais, apesar de movimentarem milhões de reais e de contarem com milhares de pessoas realizando os serviços uberizados.

Assim, para Abilio (2019), “a uberização tem de ser compreendida na sua relação com os Estados e as mais de quatro décadas de políticas neoliberais (p. 21)”, pois a tendência de modernizações do trabalho promove as transformações que geram informalização, eliminação de direitos e desregulamentação.

A uberização do trabalho também é, a nosso ver, uma decisão política. A relação entre a economia mundial e a política dos Estados, forças distintas, mas que não funcionam de forma independente, interferem diretamente na tomada de decisão frente às questões que desencadeiam os processos políticos. Esses, por sua vez, afetam a produção e a distribuição de riqueza, assim como o modo como as decisões e os interesses políticos influenciam a localização das atividades econômicas e a distribuição dos seus custos e benefícios.

Os mercados se constituem como meio de conseguir e de exercer poder e o Estado, pode e é usado para alcançar a riqueza. O Estado tende a restringir, canalizar e fazer com que a atividade econômica sirva aos seus interesses percebidos e dos grupos poderosos que atuam em seu interior.

Nesse sentido, resgatamos os caminhos que Karl Marx e Friedrich Engels apontam sobre o papel do Estado no sistema capitalista de modo a compreender como as relações de trabalho desregulamentadas, informais e, conseqüentemente, as uberizadas são fruto de processos históricos nos quais o Estado corrobora com os interesses da economia mundial.

Apesar de não terem desenvolvido uma teoria do Estado propriamente

dita, os estudos desses dois autores colaboram muito para a compreensão da formação e da conceitualização do Estado, inclusive nos moldes que vislumbramos atualmente. A partir do pensamento marxista, o Estado é visto como o órgão que nasce para legitimar e colaborar com a manutenção das classes dominantes e defender seus interesses.

A partir desses apontamentos percebemos a atualidade e a ação do Estado burguês nas sociedades contemporâneas, diferentemente do que propõem as visões contratualistas, nas quais o Estado opera como mediador e como agente que preza pelo bem estar da vida e das pessoas.

“Como o Estado surgiu da necessidade de conter as oposições de classes, mas ao mesmo tempo surgiu no meio de conflito subsistente entre elas, ele é, em regra, o Estado da classe mais poderosa, da classe economicamente dominante, classe que, por intermédio dele, converte-se também em classe politicamente dominante, adquirindo assim novos meios para a repressão e exploração da classe oprimida. Assim, o Estado antigo era, sobretudo, o Estado dos donos de escravos para manter os escravos subjugados, tal como o Estado feudal era o órgão de que se valeu a nobreza para manter a submissão dos servos e camponeses dependentes. E o moderno Estado representativo é o instrumento da exploração do trabalho assalariado pelo capital (ENGELS, 2017 [1884], p. 213)

Marx (1872) se expressa em consonância com Engels quando trata o Estado como a instituição baseada nas questões materiais e na manutenção dos interesses específicos da classe dominante e não dos interesses universais. A classe dominante, ou “a burguesia, desde o estabelecimento da grande indústria e do mercado mundial, finalmente se apoderou da soberania política exclusiva no Estado representativo moderno (MARX & ENGELS, 2018).

Esse autor trata acerca do Estado burguês, capitalista, liberal – modelo que melhor se aplica à acumulação capitalista – que, através da força (instituições repressivas), da administração (representação da ordem social) e das influências políticas e religiosas, proporciona a perpetuação da exploração da classe trabalhadora pela classe dominante.

Assim, podemos perceber que o Estado não trabalha em prol de uma sociedade mais igualitária, do acesso de todos os cidadãos às políticas públicas de bem estar social e da garantia dos direitos e sim, a favor do capitalismo explorador e subjugador. Engels aponta que, a partir do que se estabelece como civilização, como progresso científico e tecnológico, o cenário deveria ser o do “que é bom para

a classe dominante deve ser bom para toda a sociedade, com a qual a classe dominante se identifica (ENGELS, 2017, p. 219)”.

Nesse sentido então, no que diz respeito às relações de trabalho e especialmente a partir dos anos 90, período em que ocorre um aprofundamento dos processos de reconfiguração da relação capital-trabalho em todo o mundo, o Estado se coloca ao lado das classes dominantes e assume os conceitos de modernidade, flexibilização e desregulamentação, concordando com as mudanças que favorecem os empresários e diminuem os direitos dos trabalhadores.

3.1.2. A atividade uberizada e a legislação trabalhista brasileira

No Brasil também aparece o questionamento sobre estabelecer se o trabalho uberizado representa uma nova forma de emprego assalariado, se corresponde a trabalho independente ou se haverá a criação de leis regulatórias, pois as normas que se referem ao emprego assalariado e do trabalho por conta própria não refletem adequadamente as características dessa nova configuração.

Nesse sentido, Kalil (2017) apresenta que o centro do debate se encontra na dualidade relação de trabalho x trabalho autônomo. A existência ou não da relação de trabalho na atividade uberizada é ponto de discussões e de embates por conta das controvérsias que suscita. E a comprovação ou não do vínculo de emprego entre trabalhadores uberizados e as empresas acaba sendo decidida nas cortes trabalhistas tendo em vista a dificuldade de identificação dele.

Aquino e Pasqualetto (2019) realizaram um levantamento sobre as decisões judiciais brasileiras que encontraram nas bases de dados dos tribunais do trabalho acerca do reconhecimento do vínculo empregatício dos motoristas da Uber. Esses autores concluíram que, entre os anos de 2016 e 2018, apenas três das 29 ações impetradas para o reconhecimento do vínculo foram julgadas procedentes, ou seja, apenas em três petições o vínculo de trabalho foi reconhecido. Isso aponta que “há uma tendência jurisprudencial ao não reconhecimento de vínculo empregatício entre o motorista da Uber pela Justiça do Trabalho no Brasil, conforme dados obtidos até 24 de setembro de 2018 (AQUINO; PASQUALETO, 2019, p. 78)”.

As decisões foram tomadas com base na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), legislação brasileira que, somada às reformas, rege as relações de trabalho e aponta em seus 2º e 3º artigos os dois elementos principais que compõem

a relação de trabalho: a alteridade e a subordinação. A alteridade se refere à atividade do empregador em assumir os riscos da atividade econômica e a subordinação trata da contrapartida realizada pelo trabalhador, ou seja, do seu trabalho (BRASIL, 1943).

As empresas que gerenciam as plataformas digitais se autodenominam como empresas de tecnologia e não se identificam com as atividades de transporte ou de entregas, por exemplo. Elas pleiteiam que funcionam como conectores entre os usuários e os prestadores do serviço, apenas sendo intermediárias da atividade, oferecendo o recurso tecnológico necessário para o processo de conexão.

Desse modo, as companhias pretendem deixar claro que não existe vínculo de emprego e que “não se vinculam aos setores nos quais é ofertada a prestação de serviços, mas como uma criadora de um espaço on-line que aproxima oferta e demanda para que as necessidades dos agentes econômicos sejam satisfeitas” (KALIL, 2017, p. 36).

Apesar do suporte caráter de intermediação do serviço através do uso de aplicativos, o argumento de que se trata apenas de empresas de plataformas é falho, pois o objeto em si da intermediação é o transporte individual de passageiros ou a entrega de alimentos.

É por esse caminho que as empresas apontam que a atividade uberizada realizada pelo “motorista parceiro” não é subordinada à empresa que fornece o aplicativo ou a plataforma, sendo o trabalhador livre para delimitar suas atividades conforme suas possibilidades. Assim, os “empreendedores de si próprio” (ABILIO, 2020) podem determinar a quantidade, a duração e a intensidade de suas tarefas, aceitá-las ou não por não haver número mínimo obrigatório para permanecer na plataforma, além de poderem se cadastrar em outras plataformas de maneira concomitante.

Nota-se que, de um lado, restitui-se ao trabalhador certa esfera de sua autonomia na realização da prestação; de outro, essa liberdade é impedida pela programação, pela só e mera existência do algoritmo: os trabalhadores não devem seguir mais ordens, mas sim “regras do programa” e estar disponíveis todo o tempo. Uma vez programados, não agem livremente, mas exprimem reações esperadas e inescapáveis. Assim, a autonomia concedida é uma “autonomia na subordinação (OITAVEN, 2018, p. 53)”.

A relação de dependência que se estabelece entre as empresas que gerenciam as plataformas digitais e os trabalhadores pode ser notada, no entanto,

se olharmos para a questão dos dados que os aplicativos conseguem receber, captar e registrar. A programação do algoritmo estipula as ações e faz com que o serviço seja realizado de acordo com o tempo estabelecido e o controle é feito por meio da emissão de comandos, do estabelecimento de metas e da contrapartida por meio de recompensas ou de sanções.

As plataformas da *gig-economy* controlam o trabalho através da extensiva mediação das atividades dos trabalhadores e também dos clientes, pois, além de fixarem os preços dos serviços, definem os termos e condições para que esse seja realizado ou permitem que os clientes definam esses termos. O trabalhador tem pouco ou nenhum poder de definir os detalhes ou o cronograma das atividades porque existem os requisitos como, no caso dos motoristas, que tipo de veículo usar, como tratar os clientes, entre outros (DE STEFANO, 2016).

Os sistemas de avaliação que existem em diversos aplicativos permitem que os clientes avaliem e classifiquem o serviço prestado e a conduta do trabalhador e essas classificações podem resultar em menor ou maior acesso à outras atividades ou até em exclusão do trabalhador da plataforma. Assim nota-se que há maneiras de se direcionar as atividades e de disciplinar os trabalhadores, o que equivale, em muitos casos, ao grau de controle que geralmente é aplicado aos trabalhadores formais e é acompanhado por proteções trabalhistas, como o salário mínimo, limites de tempo de trabalho, segurança e contribuições para benefícios sociais (DE STEFANO, 2016).

Assim, conseguimos notar que o trabalho nunca foi tão bem regulado, tão bem administrado e que o vínculo de dependência se estabelece quando são considerados os processos de seleção dos trabalhadores, os mecanismos de controle, avaliação e de recompensas e a possibilidade que a plataforma tem de desvincular o trabalhador sem ter que justificar.

Mesmo que não se trate da subordinação pelos meios tradicionais de controle, essa se apresenta em concordância com o que nos apresenta o parágrafo único do artigo 6º da CLT que foi incluído em 2011: “Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio (BRASIL, 1943)”.

Conforme aponta Oitaven (2018), um dos objetivos do direito do trabalho

é buscar a garantia de um sistema no qual se estabeleça a concorrência leal entre os trabalhadores, impedindo que não sejam impostos a eles níveis cada vez mais baixos de condições laborais. Assim, se não se estabelecem as mesmas condições legais do trabalho do motorista da Uber e o taxista, por exemplo, seja por meio da diferença do valor dos serviços, dos requisitos para a atuação ou dos direitos trabalhistas, haverá a vantagem competitiva não justificada e o detrimento das condições de trabalho.

Desse modo, afirma-se que a atuação do direito do trabalho perante essas novas formas de organização – que devem prevalecer em pouco tempo – é imprescindível, pois, como aconteceu na superação do fordismo pelo toyotismo, a tendência agora é que, cada vez mais, as empresas incorporem elementos desse novo tipo de organização do trabalho, justamente por seu potencial – e objetivo – de fuga à proteção trabalhista (OITAVEN, 2018, pp. 53-54).

Mesmo se considerarmos as melhorias e vantagens para os consumidores, não podemos deixar de prestar atenção que a concorrência desleal implica em remuneração menor que, por sua vez, diminui o poder de compra e prejudica o alcance dos trabalhadores aos direitos sociais básicos e a remuneração mínima. Como consequência desse processo, ocorre o aumento do desemprego.

Para se ter uma ideia, há 496 casos tramitando no Tribunal Superior do Trabalho (TST) que envolvem diversas empresas uberizadas desde 2019. Desse montante, 342 ações pedem o reconhecimento do vínculo trabalhista, sendo que contra a Uber, dos 177 processos existentes, 113 pleiteiam o reconhecimento do vínculo. No entanto, apenas dois casos começaram a ser julgados em outubro de 2022 e apenas um teve o vínculo reconhecido, ou seja, os ministros dos diversos colegiados do Tribunal ainda divergem entre si sobre a questão.

Enquanto a legislação brasileira reitera a não existência do vínculo trabalhista dos trabalhadores uberizados, algumas leis de caráter técnico e específico foram sancionadas no Brasil. No que se refere aos motoristas uberizados a Lei 12.587 de janeiro de 2018, que trata sobre os serviços de mobilidade urbana, procura regulamentar as diretrizes para a fiscalização e regulamentação sobre o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros no Brasil.

Essa lei aponta para a exigência de contratação de seguro de acidentes pessoais para os passageiros e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT), bem como a exigência da

inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e da Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada.

Além disso, o veículo utilizado precisa atender aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal e o motorista precisa emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Nesse caso, mais uma vez, vemos que a responsabilidade pelos custos da prestação do serviço recai sobre as costas do trabalhador e os riscos da atividade também. Por sua vez, a empresa que fornece o aplicativo recebe sua parte, controla o tempo de trabalho e as atividades ao selecionar corridas, ao sugerir desafios para o alcance de metas além de avaliar o motorista e ao ter a possibilidade de rompimento do contrato de maneira unilateral a qualquer tempo.

Com o cenário pandêmico da Covid-19 os entregadores por aplicativo, por sua vez, organizaram greves e paralisações e essas, de certa maneira, reverberaram em iniciativas das casas legislativas. Nesse sentido, a iniciativa mais recente é a do Projeto de Lei 1665/20 de abril de 2020 que resultou na Lei nº 14.297/22, sancionada pela presidência da República em janeiro desse ano.

Essa lei discorre sobre as medidas de proteção aos entregadores e às entregadoras de aplicativo durante a pandemia de Covid-19 ao determinar que a empresa responsável pelo aplicativo contrate seguro sem franquia para atender o entregador em caso de acidentes, invalidez permanente ou temporária e, até mesmo, morte, ocorridos durante o período de retirada e de entrega dos produtos e serviços.

A empresa ainda é responsável pelo fornecimento de informações sobre os riscos do novo coronavírus, sobre os cuidados necessários para evitar o contágio e a disseminação da doença, além de disponibilizar máscaras e álcool em gel ou ressarcir os gastos com esses itens.

As empresas fornecedoras dos produtos deverão permitir, ainda, que as entregadoras e os entregadores utilizem as instalações sanitárias do estabelecimento bem como deverão garantir o acesso à água potável. O descumprimento dessas medidas pode acarretar ao aplicativo ou ao

estabelecimento comercial fornecedor do serviço uma multa de cinco mil reais por infração cometida.

Apesar desses pequenos avanços, as atuais condições econômicas e políticas do país, em especial em um cenário pandêmico e com ações do governo contrárias às políticas de bem estar social e de proteção aos mais vulneráveis, por sua vez, invisibilizam ainda mais a classe que vive do trabalho (ANTUNES, 2018) e criam contingentes de desempregados, cuja opção é a informalidade ou a escassez.

Assim, a “classe que vive do trabalho se encontra sob fogo cruzado” entre a necessidade do isolamento social para evitar a contaminação pelo vírus e a fome, em um contexto desses tempos obscuros que estamos vivendo, o tempo do “capital pandêmico (ANTUNES, 2020)”.

A esta simultaneidade e imbricação trágica entre sistema de metabolismo antissocial do capital, crise estrutural e explosão do coronavírus podemos denominar, se quisermos usar uma síntese forte, capital pandêmico. Ele tem um claro caráter discriminatório em relação às classes sociais, pois sua dinâmica é muito mais brutal e intensa para a humanidade que depende do trabalho para sobreviver (ANTUNES, 2020, recurso eletrônico).

A nosso ver os exemplos de consciência de classe auxiliaram na criação das legislações citadas e é a partir disso que os trabalhadores uberizados, sejam eles motoristas, entregadores, empregados domésticos, prestadores de serviços, poderão buscar melhores condições de trabalho enquanto o reconhecimento de vínculo não é estabelecido.

A partir dessas reflexões, percebemos que as relações sociais se encontram em relações materiais e não no âmbito de comunidade e de busca por uma sociedade melhor. Nesse sentido, Karl Korsch nos chama a atenção quando escreve acerca da relação que se estabelece no contexto da relação de trabalho:

O direito do proprietário dos meios de produção de "usar seu objeto a seu bel-prazer" foi sempre e em toda parte limitado por disposições e proibições de natureza jurídica pública, emanadas do interesse da coletividade; Da mesma forma, a falta de liberdade material do trabalhador da propriedade privada durante o processo social de produção, falta de liberdade decorrente do próprio direito da força de trabalho, foi de fato atenuada em toda parte por limitações, coercitivas da liberdade contratual e por a proteção do trabalhador obtida de uma forma ou de outra por meio de normas de direito público (KORSCH, 1973, p. 35).

Vemos, portanto, que a relação de trabalho é marcada pela subordinação e isso, por si só, já expõe a real falta de liberdade do empregado que dispõe da força de trabalho e recebe um valor abaixo do necessário para a reprodução das

suas condições materiais. Não há liberdade de escolha quando a necessidade material fala mais alto.

Como bem apontam Landemore e Ferreras (2016), aos trabalhadores não cabe tanta liberdade como apregoam os defensores do contrato individual, ou seja, aquele no qual o empregador e o empregado são considerados pares, porque a dinâmica de poder expressa uma situação de impotência e de resignação e não de consentimento tácito diante do que fora contratado.

Isso porque estar desempregado resulta em “uma rendição às forças da dominação econômica” ou “uma resignação ao fato de não haver outras opções disponíveis para alimentar a si mesmo ou à família” (LANDEMORE e FERRERAS, p. 67, 2016, *tradução nossa*) e, apesar da imagem positiva que as empresas contemporâneas querem mostrar de dispositivos como a modernização, a desregulamentação e a flexibilização e das promessas de aumento do emprego que esses mecanismos poderiam trazer, a implementação desses, por meio de reformas legais, limitam ainda mais a liberdade do trabalhador, reduzem direitos e diminuem a proteção dos trabalhadores.

Maeda (2021) aponta que as modificações na legislação trabalhista brasileira têm se apoiado em discursos de austeridades e de ajustes fiscais para conter os impactos das reestruturações econômicas enfrentadas pelo país nas últimas décadas. No entanto, a redução de gastos públicos acaba por favorecer um cenário de exploração laboral ao não promover melhorias nas áreas da saúde e da educação, por exemplo, e baixando a guarda ou sendo conivente com ações que favorecem essa exploração.

As empresas, por sua vez, entre elas as grandes transnacionais, acionam dispositivos para pressionar a regulação pública da flexibilização através de práticas como banco de horas, remuneração por resultados, jornada flexível, trabalho aos domingos, redução de salário, inclusive via negociação coletiva (MAEDA, 2021) e o Estado, através de seu braço jurídico, acaba por incorporar a previsão de contrato por tempo parcial, por tempo determinado, entre outros e acontece o fenômeno da terceirização generalizada e uma dimensão mais recente do que tratamos até agora pode ser visualizada no conteúdo da lei 13.467 de 2017, a chamada Contra Reforma Trabalhista.

Essa lei aponta aprofundamento do caráter neoliberal do período pós Fordismo e, tendo sido instrumentalizada pelo Estado, nos traz a reflexão sobre o poder quase ilimitado imposto pelo capital nas formas de terceirização ampla, normalização da jornada de doze horas, contrato de trabalho sem garantia de salário, da “pejotização”, do trabalho intermitente ou contrato zero hora, entre outros (MAEDA, 2021).

A “pejotização” é um termo que deriva da sigla PJ que, por sua vez, designa a Pessoa Jurídica, ou seja, a entidade, a organização ou a empresa que possui direitos e deveres próprios e exerce alguma atividade econômica, podendo contratar empregados. Ocorre que muitas Pessoas Físicas, individualmente, estão sendo incentivadas a constituir empresas para oferecerem seus serviços a outras e, desse modo, não estarem sujeitas aos encargos trabalhistas e sociais da atividade remunerada reconhecida por lei.

No caso do trabalho intermitente e do contrato zero hora ocorre a contratação de funcionários para prestarem serviços de forma esporádica, remunerando-os com salário e aplicando todos os direitos trabalhistas proporcionalmente a esse período. As atividades ocorrem por demanda e o trabalhador fica de prontidão a espera do chamado para o trabalho. Em alguns casos ele pode escolher se aceita ou não realizar a atividade.

Esses mecanismos corroboram para a redução dos direitos até então conquistados pelos trabalhadores. Esses direitos passam a ser vistos como privilégios e a flexibilização dos contratos se estabelece como um mecanismo de acesso mais facilitado ao emprego, porém, isso não se constata na realidade. O que acontece é o aumento da taxa de desemprego e da informalidade como veremos mais adiante.

Essas práticas vêm disfarçadas de autonomia e de autorresponsabilidade do trabalhador, ou seja, o trabalhador, ao se responsabilizar pela própria produtividade, atendendo o clamor das modalidades de empreendedorismo, cooperativismo, se sente colaborador e participante das decisões de sua empresa e passa a construir sua identidade com ideais de meritocracia. Por outro lado, ele se culpa se não consegue emprego e/ou por não ter qualificação melhor. Ao contrário do que se apregoava o uso desses mecanismos de flexibilização do trabalho não promoveram um real aumento de empregos e sim, reduziram direitos, diminuíram a proteção dos trabalhadores e contribuíram para o aumento da desigualdade e da concentração de renda (SILVA; FERNÁNDEZ, 2021, p. 55).

Os mecanismos acima citados, a nosso ver, corroboraram para o sucesso das companhias que utilizam a uberização do trabalho e faz com que observemos os impactos das novas tecnologias, trazendo reflexões imediatas acerca das políticas públicas frente à uberização. Isso porque o ineditismo das relações de trabalho que envolve as novas tecnologias requer novas regulamentações que vão desde a proteção dos dados dos trabalhadores até as questões relativas à natureza própria da relação de trabalho: assalariado, autônomo, entre outras.

3.2. EMPREGO E UBERIZAÇÃO NO BRASIL

Este subcapítulo se dedica a compilação e à análise dos dados acerca dos níveis de emprego, de informalidade e das atividades uberizadas nos setores de transporte individual de passageiros e de entrega de alimentos.

Ainda tratamos acerca das condições de trabalho e sobre as greves e iniciativas de melhorias para os trabalhadores uberizados dessas categorias.

Finalmente, trazemos as análises e as interpretações das entrevistas com alguns motoristas da Uber e de outros aplicativos e de depoimentos secundários de entregadores.

3.2.1. A classe trabalhadora brasileira no contexto atual: apontamentos e dados

Como vimos observando as condições de exploração dos trabalhadores passam por modificações devido aos processos capitalistas e, em contextos de crise, o capital busca saídas que modificam a distribuição dos investimentos e da força de trabalho pelo mundo, bem como mudanças na composição orgânica do capital e nas formas de organização e gerenciamento das relações de trabalho nas empresas (MATTOS, 2019, p. 95).

Essas mudanças estão diretamente ligadas às ações coordenadas de políticas internacionais que propõem a retirada de direitos trabalhistas e sociais, ou seja, com a disseminação e implementação das reestruturações produtivas sob os preceitos do neoliberalismo e da globalização (MATTOS, 2019, p. 95).

Com discurso sobre como a diminuição de alguns encargos trabalhistas, como as contribuições sindicais, por exemplo, desoneraria a folha de pagamento e proporcionaria aumento de salário ou de ofertas de emprego, aqueles preceitos foram abrindo espaço para a intensificação da precarização e da informalidade. E,

como era de se esperar, essas ações causaram impactos na maneira como a classe trabalhadora se organiza frente às lutas e reivindicações e, conforme se desenvolviam no país, acarretaram em diminuição dos sindicatos e no enfraquecimento da representação dos trabalhadores.

No Brasil essas mudanças, então, foram acontecendo também através de reformas nas leis trabalhistas e no caso das organizações sindicais, a reforma mais recente (Lei 13.467, de 2017) investiu contra essas organizações porque estabeleceu a possibilidade de acordos entre patrões e empregados sem a presença, anteriormente obrigatória, dos representantes de classe na mediação de contratos (POCHMANN, 2021).

Nesse sentido, a reforma também influenciou em uma grande diminuição das ações impetradas na esfera da Justiça do Trabalho para a intermediação de conflitos, o que não denota uma melhoria nas condições de trabalho e sim, o afastamento da justiça frente a situações de injustiça que ocorrem no ambiente de trabalho.

Ademais, a reforma retirou a obrigatoriedade da contribuição sindical que era descontada diretamente da folha de pagamento dos trabalhadores, fazendo com que a atuação dos sindicatos fique ainda mais reduzida. “Com isso, os sindicatos perderam praticamente 99% do que arrecadavam, quando comparada sua receita antes da reforma trabalhista (POCHMANN, 2021)”.

Assim, vemos que, na medida em que as relações de trabalho se modificam para atender os interesses do capital, a proteção aos trabalhadores também é fragilizada e surgem situações de extrema precarização, como temos visto com o aumento da informalidade e do desemprego.

A desconstituição do Estado de bem-estar social possibilita a desregulação e flexibilização do trabalho - um desmanche da estrutura social fordista herdada da sociedade urbana e industrial. Com isso, temos o avanço de uma sociedade polarizada na base pelo precariado e no cume pelos muito ricos, tornando cada vez mais distante e frágil a existência de uma grande classe assalariada de rendas médias (POCHMANN, 2017, p. 18).

A seguir, utilizamos os dados da PNAD Contínua (Pesquisa Nacional Amostra de Domicílios Contínua) publicada em 12 de agosto de 2022, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, para visualizar os números do desemprego e da informalidade no Brasil no primeiro trimestre de 2022.

De acordo com a PNAD Contínua Trimestral, o percentual da população

brasileira que não estava trabalhando, no primeiro trimestre de 2022 foi de 9,3%. Se visualizarmos a taxa de desocupação por sexo, notamos que 11,6% da população economicamente ativa feminina estava desocupada em contraste com 7,5% dos homens. Por raça, esses índices apresentam que os brancos ocupam o terceiro lugar no que diz respeito à taxa de desocupação (7,3%), contra 10,8% dos pardos e 11,3% dos pretos (IBGE, 2022).

A taxa composta de subutilização da força de trabalho, ou seja, o “percentual de pessoas desocupadas, subocupadas por insuficiência de horas trabalhadas e na força de trabalho potencial em relação à força de trabalho ampliada”, foi de 21,2% e o número de desalentados (pessoas que não procuram mais emprego porque acreditam que não têm mais oportunidade no mercado de trabalho) no segundo trimestre de 2022 foi de 4,3 milhões de pessoas e o percentual de desalentados foi de 3,8% (IBGE, 2022).

Dentre os empregados do setor privado, 73,3% têm carteira assinada e os trabalhadores por conta própria, por sua vez, representam 26,2% da população ocupada. A taxa de informalidade, por sua vez, era de 40,1% da população ocupada, ou seja, cerca de 38,7 milhões de pessoas trabalharam sem registro em carteira (IBGE, 2022).

Os dados do terceiro trimestre de 2022, divulgados pelo Ipea em 30 de setembro de 2022, atualizam os apontamentos anteriores e dão conta de que, no referido trimestre, houve aumento da população ocupada (7,5%) e queda na taxa de desocupação (8,9%), atingindo o menor patamar desde 2015 (Ipea, 2022). No entanto, apesar desse recuo, a remuneração do trabalhador e a qualidade do trabalho não melhoraram visto que, em 2022, o rendimento médio habitual é de 2 mil e 713 reais. Quase 300 reais a menos que o do ano de 2015.

No que diz respeito à qualidade do trabalho, podemos visualizar o grande número de trabalhadores sem carteira assinada: 13,16 milhões, sem contar com os empregados domésticos que somam 4,37 milhões, também sem carteira assinada. Esse conjunto, somado com os 20 milhões de trabalhadores por conta própria sem inscrição no CNPJ, demonstra o expressivo contingente de quase 40 milhões de trabalhadores da informalidade.

Acrescentamos a esses dados o índice de inflação no Brasil que até contém um traço de esperança por se apresentar negativo nos meses de agosto a

outubro de 2022 pela influência da baixa do preço da gasolina, mas quando observamos esse índice no que se refere aos alimentos, vestuário e itens de cuidados pessoais, notamos que os consumidores entre eles os trabalhadores, tiveram nesse período mais dificuldade de acesso a esses itens (NAIME, 2022).

Assim, a melhora no índice de desemprego sozinha, não pode ser considerada como um indicador de que a classe brasileira está encontrando melhores condições de vida e as pequenas variações em outros índices podem demonstrar que está ocorrendo melhora da economia e do acesso ao trabalho, mas de maneira muito lenta, o que não colabora de maneira expressiva para a resolução dos problemas sociais do povo brasileiro.

Desses apontamentos, queremos chamar a atenção para a informalidade no Brasil porque ela se constitui um importante elemento para visualizarmos a fração da classe trabalhadora uberizada, visto que a atividade através das plataformas e aplicativos não é regulamentada e faz parte da chamada economia do bico ou *gig economy*.

No Brasil, que historicamente utiliza a informalidade para apoiar fortemente a economia, a parcela da população economicamente ativa que se encontra na informalidade é composta por 38,7 milhões de pessoas. Essas pessoas desenvolvem as atividades da economia do bico, um setor que obteve uma nova roupagem a partir do desenvolvimento da internet e da tecnologia da informação. Apesar de informal, ou seja, de não constar na legislação de tributos e de leis trabalhistas, a economia de bicos se constitui como atividade econômica, “devendo se comportar, no geral, como as demais empresas atuantes em outros setores, sujeitando-se a todas as leis trabalhistas (OITAVEN, 2018, p. 52)”.

Como já vimos apontando, a informalidade é latente no Brasil e colabora com a precarização do trabalho e com baixos salários ao contrário das atividades formais que, por sua vez, melhoram as condições sociais e colaboram para o crescimento econômico do país.

A partir dessas reflexões, utilizaremos os apontamentos de Antunes e de Alves (2004), em consonância com o postulava Marx, sobre a classe trabalhadora brasileira. Esses autores caracterizam a classe trabalhadora brasileira como aquela composta pela totalidade dos homens e mulheres que vivem da venda de sua força de trabalho e não possuem os meios de produção e, como já vimos apontando,

passou por modificações ao longo do tempo e passará por outras, o que lhe confere um caráter de heterogeneidade, fragmentação e complexificação.

Entre as principais tendências que a classe trabalhadora brasileira vem experimentando, a partir do final do século XX, nesse processo multiforme de transformação, destacamos a redução do proletariado industrial tradicional, o aumento do proletariado fabril e de serviços, em especial no que se refere aos trabalhadores terceirizados e subcontratados, o aumento do trabalho feminino, a crescente exclusão dos mais jovens e dos idosos o que aumenta a parcela dos desalentados, o desenvolvimento do chamado terceiro setor (atividade social, voluntariado empresarial, estágio, trabalho em organizações não governamentais, entre outros), a expansão d trabalho em domicílio e a transnacionalização cada vez mais presente nas configurações do mundo do trabalho (ANTUNES; ALVES, 2004, pp. 336-342).

Esse processo de mundialização produtiva desenvolve uma classe trabalhadora que mescla sua dimensão local, regional, nacional com a esfera internacional. Assim como o capital se transnacionalizou, há um complexo processo de ampliação das fronteiras no interior do mundo do trabalho. Assim como o capita dispõe de seus organismos internacionais, a ação dos trabalhadores deve ser cada vez mais internacionalizada (ANTUNES; ALVES, 2004, p. 341).

Essas tendências têm o viés comum de demonstrar que a classe trabalhadora brasileira é composta, especialmente, por trabalhadores subcontratados, flexibilizados e terceirizados, o que aponta para os processos de desregulamentação, precarização e informalidade além, é claro, de contribuir para o aumento do desemprego estrutural e para a diminuição do acesso dos trabalhadores e de suas famílias aos direitos sociais.

No caso da uberização, podemos notar que a expansão do setor de serviços tem influenciado sua disseminação porque, inicialmente esse setor incorporou os trabalhadores que já não tinham mais espaço na indústria após “o amplo processo de reestruturação produtiva, das políticas neoliberais e do cenário de desindustrialização e privatização (ANTUNES; ALVES, 2004, p. 338)”.

Além disso, as modificações organizacionais e tecnológicas contribuíram para que o setor de serviços se submetesse cada vez mais “à racionalidade do capital e à lógica dos mercados”, como sucedeu na indústria (ANTUNES; ALVES, 2004, p. 338).

Podemos notar, portanto, que os processos de transformação pelos quais o trabalho e as relações de trabalho passaram, e passam, são influenciados pelo desenvolvimento do capitalismo e pelos imperativos por ele colocados. Assim, podemos retomar que o que propõe Antunes quando diz que a classe trabalhadora brasileira é a “classe-que-vive-do-trabalho”.

Quando se pensa, portanto, na classe trabalhadora hoje, é preciso reconhecer esse desenho compósito, heterogêneo e multifacetado que caracteriza a nova morfologia: além das clivagens entre os trabalhadores estáveis e precários, homens e mulheres, jovens e idosos, nacionais e imigrantes, brancos e negros, qualificados e desqualificados, empregados e desempregados, temos também as estratificações e fragmentações que se acentuam em função do processo crescente de internacionalização do capital (Antunes, 2009, p. 53).

Atualmente, as fragmentações e as clivagens são acentuadas pela redução do trabalho frente às ferramentas da tecnologia da informação, ou seja, a tendência mais pujante é a substituição do trabalho vivo por ferramentas informacionais e robotizadas, comandadas, por sua vez, pelo aparato digital, como é o caso das empresas que operam através de aplicativos (ANTUNES, 2020).

O cenário de pandemia que vivemos nos últimos dois anos (2020 e 2021), no qual milhões de trabalhadores perderam seus empregos e cujas consequências ainda reverberam em forma de recessão econômica, ultrapassa as características de uma crise sanitária. Esse cenário assume as características de crise econômica e humanitária e atinge, em especial, as classes mais desfavorecidas, gerando impactos diretos no que diz respeito à segurança alimentar e ao acesso aos direitos sociais.

David Harvey (2020) aponta que a pandemia da Covid-19 deve ser considerada uma pandemia de classe, raça e gênero, atingindo diretamente os mais desfavorecidos quando escreveu sobre a situação:

Embora os esforços de mitigação estejam convenientemente ocultos na retórica de que “estamos todos juntos nisso”, as práticas, principalmente por parte dos governos nacionais, sugerem motivações mais sinistras. A classe trabalhadora contemporânea nos Estados Unidos (composta predominantemente por afro-americanos, latino-americanos e mulheres assalariadas) enfrenta a falta de escolha entre contrair a contaminação em nome de cuidar e manter os principais recursos da provisão (como supermercados) abertos ou ficar desempregada sem benefícios (com cuidados de saúde adequados). O pessoal assalariado, como eu, podem trabalhar em casa e receber seus salários, enquanto os CEOs voam em jatos particulares e helicópteros para se isolarem (HARVEY, 2020).

No Brasil não foi diferente e diante da demora dos governantes para

realizar ações em favor da saúde pública, como o esforço para a compra de vacinas, e da garantia dos direitos básicos, contribuiu para que a classe trabalhadora se tornasse ainda mais vulnerável.

Alguns dados da PNAD Contínua do final 2020 nos auxiliam a compreender a situação da classe trabalhadora brasileira naquele ano. O país registrou uma taxa de 14,4% de desocupação, o que equivale a mais de 15 milhões de pessoas. Em setembro de 2020, 2,7 milhões pessoas estiveram afastadas do trabalho por conta das medidas de distanciamento e 7,9 milhões trabalharam de maneira remota. Das pessoas ocupadas em novembro de 2020, 16,3 milhões tiveram queda nos seus rendimentos e 41% dos domicílios contaram com o recebimento do auxílio emergencial¹³ (IBGE, 2020).

3.2.2. A classe trabalhadora brasileira e a uberização

Nesta seção apresentamos, de maneira geral, as características da classe uberizada no Brasil, para isso trazemos os números da economia dos bicos (*gig economy*), pois os indicadores desse setor trata das principais atividades uberizadas que tratamos nesse trabalho, ou seja, dos motoristas e dos entregadores por aplicativos, além de outras atividades.

No final de 2021, de acordo com pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), órgão público federal ligado ao Ministério da Economia, aproximadamente 1,5 milhão de pessoas estavam trabalhando na economia do bico no setor de transportes do país como motoristas de aplicativo e táxi, mototaxistas, entregadores de moto e outros entregadores.

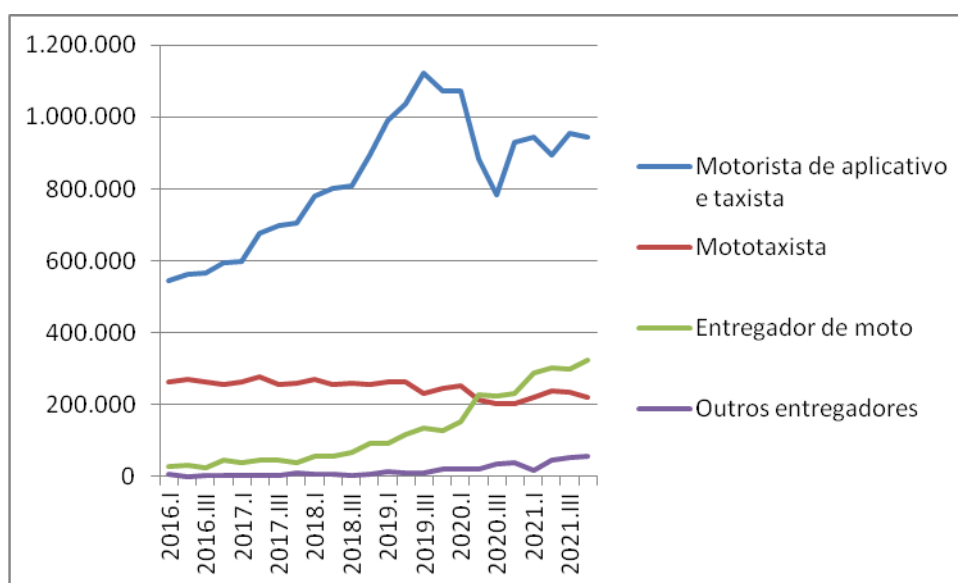
A maioria desses trabalhadores são homens pretos e pardos, com idades inferiores a 50 anos e que atuavam como motoristas de aplicativos e taxistas (61,2%), entregadores (20,9%), mototaxistas (14,4%) e entregadores que utilizavam outra via de transporte, como bicicletas, (4,6%). No que se refere à escolaridade, um pouco mais de 10% dos motoristas de aplicativo e taxistas têm superior completo, enquanto 5,6% dos entregadores que utilizam motocicletas. Entre os mototaxistas, esse número cai para apenas 2,1%, sendo que 60,1% deles não concluíram o ensino médio.

¹³ O Auxílio Emergencial é benefício financeiro criado para garantir renda mínima aos cidadãos brasileiros em situação de vulnerabilidade financeira e social durante a pandemia do Covid-19 (GOV.BR, 2022).

A seguir apresentaremos os dados da pesquisa acerca da quantidade de trabalhadores, dos rendimentos mensais e por hora e da jornada de trabalho na economia dos bicos a partir de 2016 através de três gráficos. Assim, pretendemos visualizar os caminhos pelos quais a *gig-economy* vem percorrendo no Brasil, destacando períodos importantes como o início de 2020, período no qual se iniciam as restrições de deslocamento das pessoas causadas pela pandemia de Covid-19.

O primeiro gráfico traz os dados sobre o contingente de trabalhadores do transporte e notamos que o setor de entregas de mercadorias via motocicleta aumentou mais de 1.000%. O número de motoristas de aplicativos e de taxistas, por sua vez, apresentou um crescimento de 73%, com expressivo destaque para os anos de 2018 e 2019 e queda no ano de 2020. Em contrapartida, observa-se uma redução de 16% no total de mototaxistas no período.

Gráfico 1 – Quantidade de trabalhadores da economia dos bicos no Brasil em cada trimestre dos anos de 2016 a 2021



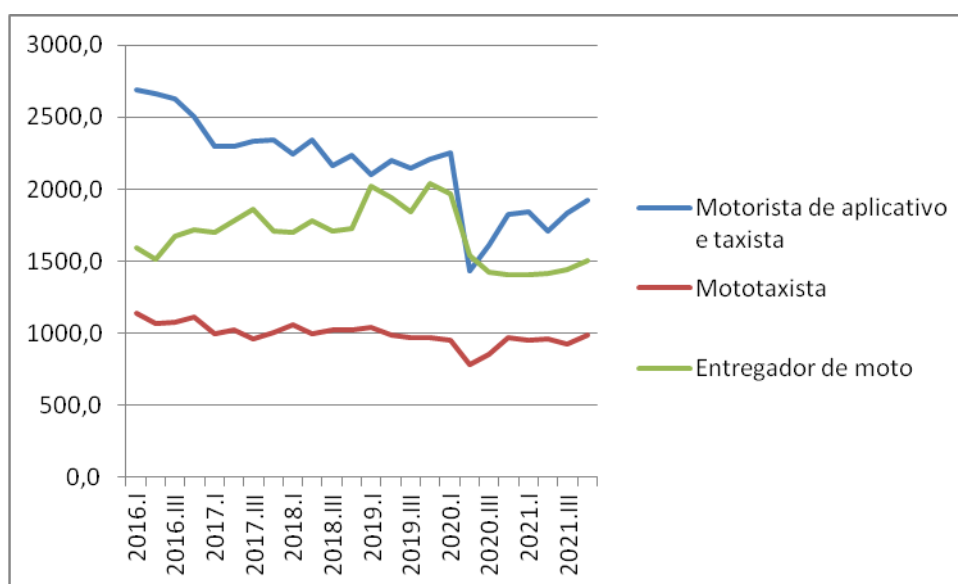
Fonte: Produzido pela autora com base nos dados da Carta de Conjuntura 55 do Ipea “Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham” de 2022.

Durante o período de pandemia, o crescimento dos entregadores fica evidenciado se compararmos com o final do ano de 2019. Até o final de 2021 houve um crescimento de 151% no número de entregadores de mercadorias via motocicleta. O número de motoristas de aplicativo e taxistas e os mototaxistas, no entanto, sofreu queda de 10% e 12% respectivamente.

No que diz respeito aos rendimentos, o gráfico 2 apresenta a evolução do

rendimento mensal médio efetivamente recebido pelos profissionais da Gig Economy no setor de transportes, por subgrupo. Os motoristas de aplicativo e taxistas possuem o maior rendimento médio, tendo diminuído na pandemia, mas apresentando retomada em 2021. No entanto, se compararmos com o início da série histórica, observamos uma queda de quase 30% (de 2.700 reais para 1.900 reais mensais). Essa diminuição dos rendimentos mensais também é observada nas duas outras categorias, mas em menor intensidade.

Gráfico 2 - Rendimento efetivo médio mensal dos trabalhadores da economia dos bicos no Brasil em cada trimestre dos anos de 2016 a 2021



Fonte: Produzido pela autora com base nos dados da Carta de Conjuntura 55 do Ipea “Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham” de 2022.

Notamos, ainda no gráfico 2, que os entregadores de mercadorias via motocicleta tiveram aumento de seus rendimentos médios, porém no início de 2020 ocorre uma reversão desse cenário. Desde então o rendimento médio desses trabalhadores é de 1.500 reais mensais. Os mototaxistas, por sua vez, mantiveram a média de seus rendimentos durante o período estudado com uma pequena redução, passando de pouco mais de 1.000 reais por mês para um valor próximo a 900 reais. Aqui vale ressaltar que esse grupo é o que tem rendimentos abaixo do salário mínimo brasileiro que, em 2021 era de 1.100 reais.

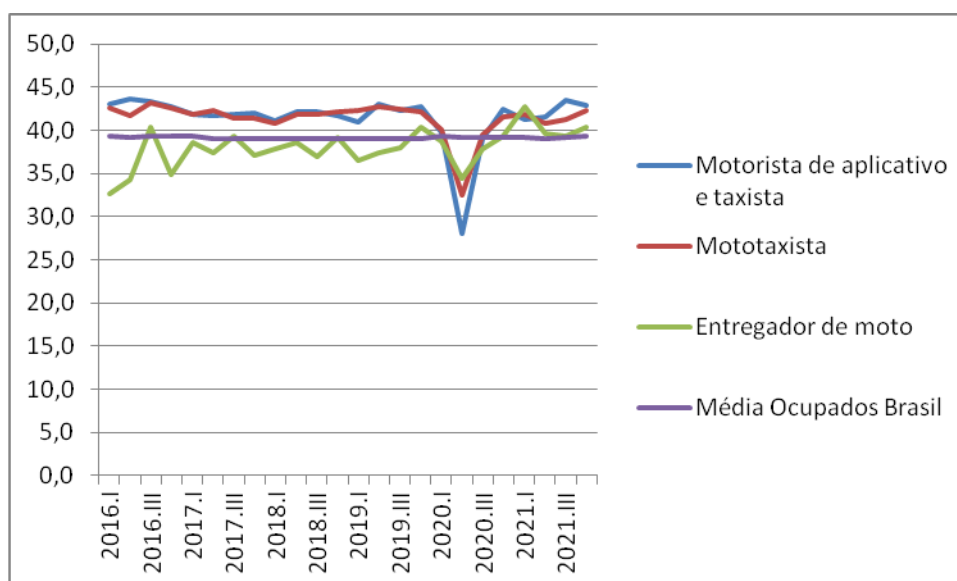
A pesquisa do Ipea (2021) aponta que “é natural esperar que o rendimento seja reflexo do número de horas trabalhadas” e assim, apresenta que a jornada de trabalho dos profissionais da *gig economy* do setor de transporte

permaneceu estável para os motoristas de aplicativo, taxistas e mototaxistas com médias de 41,4 horas trabalhadas por semana.

A jornada de entregadores de motocicletas era menor que a das outras duas categorias até o final de 2019, então ela apresenta uma tendência de aumento e depois se equaliza com as outras duas categorias. Em meados de 2020 esse grupo teve a menor redução da jornada de trabalho, “enquanto os motoristas de aplicativo e taxistas foram os que mais reduziram as suas horas de trabalho médias no segundo trimestre de 2020 (Ipea, 2021)”. No período recente, no entanto, todas as categorias tiveram aumento nas suas jornadas de trabalho.

O gráfico ainda traz a média de horas trabalhadas por semana de todas as pessoas ocupadas no país, que permaneceu estável durante o período observado: em torno de 39 horas por semana, quase 3 horas a menos que os profissionais da *gig economy*.

Gráfico 3 - Jornada de trabalho dos trabalhadores da economia dos bicos no Brasil em cada trimestre dos anos de 2016 a 2021



Fonte: Produzido pela autora com base nos dados da Carta de Conjuntura 55 do Ipea “Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham” de 2022.

A nosso ver, mesmo que a média de horas tenha sido estável para os motoristas de aplicativos, taxistas, entregadores e mototaxistas, as variações de rendimento não podem ser consideradas somente reflexo da variação da jornada de trabalho. Precisamos levar em conta, entre outros fatores, os custos das atividades, que ficam por conta do trabalhador quando ele está vinculado a algum aplicativo, os

riscos das atividades e os índices de inflação nos períodos apresentados.

O trabalho uberizado, ou seja, que é realizado através de plataformas ou aplicativos digitais, se inscreve nos dados da pesquisa acima, no entanto, o termo economia dos bicos, ou *gig economy*, chama a atenção no que diz respeito à realidade brasileira. Isso porque, se em outros países a expressão nomeia o cenário das atividades plataformizadas para o complemento de renda, ainda que não só para isso, no Brasil o termo requer um olhar crítico, pois “a história da economia brasileira se traduz em ser uma grande *gig economy*, com o *gig* sendo a norma permanente, algo imposto na gestão da sobrevivência da classe trabalhadora (GROHMANN, 2021)”.

A formação e do desenvolvimento da classe trabalhadora no Brasil é marcada, desde o início, pela precarização e pela informalidade e, apesar da novidade dos aplicativos e das plataformas, a generalização das atividades uberizadas continua um processo de exploração dos modos de vida das periferias (ABILIO, 2020).

Nesse sentido, as atividades informais, incluindo as atividades uberizadas, contribuem para a sobrevivência das pessoas, em especial as das periferias, e para a economia do país. E a reforma trabalhista, como também já apontamos, abriu espaço para que mais atividades trabalhistas se aproximem da informalidade, revestidas das mais diversas roupagens.

Portanto, apontamos que a uberização do trabalho termina por destacar a etapa mais recente do processo histórico de flexibilização e de precarização do trabalho, a partir da Crise de 2008, aspectos que unidos à financeirização, à dataficação¹⁴ e à racionalidade neoliberal (GROHMANN, 2021) caracterizam as relações de trabalho na atualidade.

3.2.3. Percepções sobre o trabalho uberizado pelas lentes de alguns trabalhadores

Nessa seção, analisamos as entrevistas que realizamos com motoristas da Uber e de outras plataformas e de reportagens selecionadas sobre os entregadores para tentarmos nos aproximar um pouco de perto da realidade dos

¹⁴ Dataficação se refere ao uso dos dados digitais que são coletados, processados, armazenados e analisados pelos algoritmos. Esse uso vem tomando cada vez mais espaço na gestão e no controle dos processos de trabalho, das pesquisas sobre consumo e da vida cotidiana.

trabalhadores uberizados no Brasil.

A análise dos dados coletados durante as entrevistas com os motoristas de aplicativo se construiu através do processo de a) imersão nos materiais, b) categorização através da redução dos dados em distintos critérios, c) codificação e d) análise e interpretação (BARRÁGAN, 2008).

As categorias criadas a partir dos códigos que explicitamos na seção da metodologia são as seguintes: 1) características da uberização do trabalho, 2) características da atividade dos motoristas, 3) características da relação de trabalho uberizada e 4) características da precarização do trabalho uberizado.

Essas categorias dialogam com os principais aportes teóricos que trabalhamos em nossa pesquisa: a mundialização da relação capital-trabalho nos moldes neoliberais da transnacionalização do capital e a relação capital-trabalho. Além disso, se relacionam com o que aportamos no levantamento bibliográfico sobre a relação de trabalho uberizada e sobre a precarização do trabalho.

Nosso objetivo com as entrevistas foi conhecer as atividades uberizadas realizadas pelos trabalhadores do transporte individual de passageiros e de entrega de alimentos e visualizar alguns impactos econômicos que essas atividades acarretam a eles e suas percepções e opiniões sobre elas e sobre a relação de trabalho na uberização. Assim, buscamos analisar criticamente, a partir de fatores objetivos, o que está acontecendo na realidade dos trabalhadores uberizados e relacioná-la os fatores subjetivos que explicam essa realidade. Ou seja, demonstrar empiricamente o que passa com os trabalhadores, relacionando o contexto real com o que aportamos teoricamente.

Consideramos que os trabalhadores se identificam de maneiras distintas e que os ambientes e contextos nos quais eles estão inseridos não são homogêneos, nem mesmo em se tratando das mesmas plataformas. Há diversos tipos de plataformas, cada uma com mecanismos e materialidades próprios, distintos perfis de trabalhadores, diversidade de raça, cor, gênero, frações de classe e território. Não há como afirmar, portanto, que existe um perfil unificado do trabalhador, o que aponta a complexidade do cenário da plataformização (GROHMANN, 2021).

Assim, as impressões coletadas das entrevistas demonstram que as situações de trabalho se diferenciam, em especial, por conta da diversidade de sujeitos que são impactados por fatores que vêm de seu contexto social, sua história

de vida, local onde residem e trabalham e também pelos processos de gerenciamento e pela cultura da plataforma, repassados aos trabalhadores através dos comandos, incentivos, bônus e advertências.

Apesar do número de entrevistados não ser tão alto, notamos que, entre os nove entrevistados apenas dois são do sexo feminino. Essa informação se relaciona com a pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), de 2021, citada anteriormente, que apontou para a presença maior de motoristas de aplicativo homens.

Uma fala comum a todos os motoristas foi a que se refere à autonomia que eles sentem em trabalhar com aplicativos, tanto que as palavras autonomia e liberdade foram bastante utilizadas. Disso, visualizamos a presença dos discursos do empreendedorismo e também valores intrínsecos a esses discursos como a meritocracia e que o trabalho com carteira assinada já não é mais interessante.

Durante as entrevistas conseguimos visualizar alguns dos mecanismos utilizados pelas empresas uberizadas como a gameificação, a vigilância, o sistema de avaliação além do discurso do empreendedorismo.

Tentamos muito manter a distância em relação às perguntas mais subjetivas e que abriam mais espaço para reflexões e críticas, mas sabemos que esse não é um processo simples. A partir disso, notamos que, diante dessas perguntas, os motoristas que ainda não tinham pensado sobre alguns pontos negativos na atividade uberizada, começaram a refletir e pesar os prós e contras. No entanto, a maioria dos entrevistados vê a atividade como rentável e positiva e que compensa trabalhar como motorista de aplicativo.

A partir da visão da maioria dos motoristas entrevistados a atividade uberizada cumpre o papel proposto pelos princípios inaugurais da Economia do Compartilhamento: a complementação de renda, o trabalho por demanda, a conexão entre os prestadores de serviços e os usuários e a economia para os participantes, além de contribuir com o sistema de mobilidade urbana. Desse modo, o advento da Uber e das empresas-aplicativos no Brasil se mostra para eles como uma vantagem e tem sido a fonte de complementação ou da totalidade da renda para os motoristas.

As mulheres entrevistadas, por exemplo, ocupam o tempo entre as atividades do trabalho autônomo e da família, para trabalhar com o aplicativo. Os homens conciliam as atividades como trabalhadores autônomos com o trabalho dos

aplicativos porque a atividade autônoma lhes permite um horário flexível e os estudantes, por sua vez, ocupam o tempo que se deslocam da faculdade para casa, aproveitando-o para fazer as viagens. Assim, notamos a presença da pluralidade das atividades dos trabalhadores.

A motorista J., por exemplo, é dona de um canil e trabalha com os aplicativos no período da noite enquanto a filha está na aula, por cerca de quatro horas. Ela conta que “viu uma oportunidade de ganhar um dinheiro extra no horário em que espera a filha sair da faculdade”. O estudante universitário R. aproveita o percurso de volta da universidade para abrir o aplicativo e realizar viagens para próximo de sua casa.

Nesse ponto conseguimos notar a presença da flexibilização como elemento da atividade uberizada, que permite aos trabalhadores conciliar o trabalho nas plataformas com as atividades familiares, de estudo ou de lazer e também com outras atividades laborais por conta do horário flexível. Isso demonstra que as plataformas e aplicativos oferecem aos trabalhadores um espaço de trabalho mais flexível para quem precisa complementar a renda, sem a rigidez dos empregos tradicionais.

Assim, visualizamos a utilização de contratos desregulamentados e flexibilizados, apoiados nos processos de “*lean production*” ou de produção enxuta nas organizações, foi fomentada pelo uso da tecnologia dos microdados, que tem evoluído nas últimas décadas. Disso, decorre uma reorganização dos modos de produção e nas atividades de serviços cujo “efeito combinado das novas tecnologias e das modificações impostas à classe operária, no tocante à intensidade do trabalho e à precariedade do emprego” (CHESNAIS, 1996) proporciona às empresas transnacionais a constituição de espaços nos países receptores de suas atividades.

Esses espaços são os países que aceitaram reduzir os salários e a proteção trabalhista para que essas empresas contribuíssem para a redução do desemprego e para o desenvolvimento nacional e, no caso das empresas uberizadas transnacionais, a tecnologia proporcionou um terreno ainda mais favorável porque não há mais a necessidade de instalação de plantas físicas. Os aparatos computacionais operam a partir de qualquer lugar do mundo e podem desenhar os modos de ser do trabalho de maneira a melhor atender os interesses da organização.

Somados à flexibilização, encontramos na maioria dos relatos, a menção sobre a liberdade e a autonomia do trabalho como motorista de aplicativo, bem como sobre a meritocracia. Isso demonstra a presença dos ideais do empreendedorismo advindos dos modelos neoliberais de gestão e da economia mundial como um todo nas atividades uberizadas.

No entanto, a ideia de liberdade e de autonomia propagada pelas empresas como a Uber tem como objetivo a transferência total dos custos e dos riscos da atividade para o trabalhador que, em muitos casos, não consegue visualizar essa transferência nem os mecanismos de controle que as plataformas utilizam para gerenciar a atividade. Esses discursos são fortemente interiorizados pelos trabalhadores e também por instituições e passam a fazer parte das suas vidas cotidianas.

Em consonância com o que já vimos expondo e com o que chamamos atenção sobre esse ponto, Filgueiras e Antunes (2020) apontam que as plataformas empregam ao menos onze medidas explícitas para o controle da atividade e, conseqüentemente, do trabalhador. Entre elas estão a delimitação do tempo de aceitação e de execução da tarefa, a determinação unilateral dos valores a serem pagos e recebidos, a possibilidade de dispensa sem justificativa, o uso de bloqueios e a pressão através de mecanismos de gamificação e de promoções o cumprimento da atividade e a assiduidade por parte dos motoristas (p. 67-68).

A uberização do trabalho apresenta mecanismos de gerenciamento que vigiam, subordinam e controlam a atividade e os trabalhadores através da coleta e do armazenamento de dados. Esse gerenciamento ocorre por meio das programações algorítmicas que combinam grande número de dados com a administração simultânea de diversas informações.

Somado a essas considerações, encontramos a postulação de que a regulamentação da atividade uberizada não é interessante para os motoristas porque as taxas e contribuições que derivariam dessa regulamentação poderiam tornar a atividade inviável para eles e para as empresas-aplicativos. Nota-se, portanto, a posição dos motoristas como empreendedores, responsáveis pelos seus ganhos e gastos, livres para trabalhar de acordo com sua disponibilidade.

Os motoristas destacaram os custos com os impostos e taxas sobre a atividade regulamentada como dissonantes da realidade e acreditam que a atividade

uberizada tem a vantagem de não possuir tais ônus. E os ganhos dos motoristas influenciam nesse pensamento porque são bem distintos dos auferidos através de uma atividade regulamentada. Utilizamos o relato de J. para expor esse fato: “quando trabalhei em uma loja com carteira assinada, cumpria oito horas por dia e recebia o salário do comércio, e recebi em um mês o que recebi em uma semana com o aplicativo”.

O que, muitas vezes, não é conscientizado pelo trabalhador é que ocorre uma implosão dos direitos trabalhistas (férias remuneradas, 13º salário, entre outros) e dos elementos de seguridade da atividade (contribuição para a previdência social, seguro desemprego, auxílio doença, entre outros) quando há a contrapartida do uso dos instrumentos de trabalho, da manutenção desses instrumentos, das jornadas exaustivas e dos riscos da atividade.

Em relação à dinâmica da atividade uberizada, visualizamos que os motoristas utilizam seu veículo próprio, com uma única exceção, e têm gastos consideráveis que dão conta do seguinte conjunto: a limpeza, a manutenção e o desgaste do veículo, o combustível, o seguro do carro e contra acidentes, o aparelho celular e o pacote de dados, entre outros como com sua alimentação e com produtos que utilizam para agregar valor à experiência de viagem dos usuários: balas e água.

Nos exemplos da utilização do veículo próprio, do *smartphone* e do pacote de dados desse aparelho podemos visualizar a integração da utilização dos meios de trabalho com os bens e serviços do trabalhador enquanto consumidor e como os imperativos do sistema capitalista invadem, para além do trabalho dos indivíduos, as esferas pessoais da vida cotidiana.

A uberização necessita que o trabalhador esteja reduzido a um mero fator de produção, que ele se responsabilize totalmente pela sua própria reprodução social e que esteja disponível quando necessário. Além disso, nada é garantido, nem a remuneração, nem a jornada de trabalho nem a carga de atividade o que resulta em “um embaçamento entre o que é e o que não é tempo de trabalho, o que também pode significar que todo tempo é potencialmente tempo de trabalho (ABÍLIO, 2020, p. 19)”.

Um dos custos que mais se destacou nos relatos dos entrevistados foi o do combustível que representa cerca de 30% do ganho total dos motoristas. Além disso, a troca dos pneus e do óleo foi relatada como custos consideráveis. A

necessidade de manutenção do veículo, somada à ao pagamento de seguros, portanto, representa, no nosso entender, a insegurança que a atividade uberizada traz ao trabalhador.

Os relatos acerca da renda aferida variaram de acordo com os objetivos dos motoristas e sua posição na atividade, renda extra, renda parcial ou total, e tratam de que a plataforma Uber fica com cerca de 20 a 30% do total da corrida. Além disso, os motoristas têm pouco tempo para realizar os cálculos e aceitar ou não a viagem de acordo com o que ele acha que compensa.

No caso de não aceitar realizar a viagem o motorista tem que estar atento à chamada “taxa de aceitação” que se refere à porcentagem de corridas que ele aceitou fazer. Se essa taxa estiver abaixo de 20%, a plataforma pode bloquear o motorista por algumas horas ou até por alguns dias. O motorista não consegue acessar o aplicativo para realizar as atividades e precisa esperar o tempo de bloqueio terminar.

Por outro lado, para que o motorista realize mais corridas, as empresas lançam promoções que têm como recompensas desde isenção de taxas, preços pré-estabelecidos até acesso a produtos e serviços de empresas parceiras. Dessa forma, os motoristas se dispõem a estar conectados à plataforma por mais tempo e a trabalhar mais.

Não existe a prática de impor um número de corridas que o motorista precisa fazer, no entanto, de acordo com A. T., a plataforma lança promoções e desafios que acabam, no entender dele, colocando pressão para que os motoristas realizem um número estipulado de corridas. Por exemplo: no domingo anterior à nossa conversa a Uber promoveu o incentivo de oitenta reais por setenta viagens, o que significaria um real e 14 centavos a mais por corrida, segundo o relato desse entrevistado.

Esse motorista aponta, ainda, que essas promoções são ainda mais divulgadas e impulsionadas para os motoristas que estão iniciando na plataforma da Uber e pudemos comprovar isso com a proposta para os novos motoristas que se cadastrassem até o dia 10 de novembro de 2022 para trabalhar na cidade de Curitiba. Essa promoção apresenta a proposta de que o novo motorista iria receber R\$ 2.980,00 se realizasse 200 viagens, ou entregas, em 30 dias (UBER, 2022).

Essa proposta é bem atrativa, pois o valor equivale a mais de duas vezes

o valor do salário mínimo brasileiro atual que é de R\$ 1.212,00. A. T. comenta que os motoristas iniciantes, em geral, são pessoas mais novas e que veem na atividade de motorista da Uber uma boa oportunidade. Há de se considerar que, para atingir essa meta, o motorista teria que realizar cerca de 7 viagens, ou entregas, por dia trabalhando todos os 30 dias e, desse modo, não poderia deixar de aceitar corridas porque não há uma previsibilidade de que as viagens ocorreriam de fato.

Promoções desse tipo e a ferramenta “taxa de aceitação” podem ser entendidas como dispositivos de controle da atividade do motorista do Uber, e de outras plataformas, e podem resultar em pressão sobre os trabalhadores para que cumpram o que foi estabelecido pelo aplicativo. Através desses exemplos podemos encontrar os elementos de subordinação e de dependência do trabalhador às plataformas.

Se observarmos a necessidade do trabalhador uberizado em “investir” nos instrumentos de trabalho, ou seja, nos equipamentos necessários à execução da atividade laboral, notamos que, além de estar vendendo sua força de trabalho, ele colabora para que não ocorra mudança no capital constante da empresa aplicativo.

E, o fato de que o trabalhador pode fixar a quantidade de horas trabalhadas não exime o papel de comprador de força de trabalho exercido pelas empresas. Temos, portanto, um exemplo revisitado e contemporâneo do que Marx (2020) classificou como salário por peça, que é a forma de remuneração do capitalismo por excelência, o salário por viagem.

A maioria dos motoristas entrevistados realiza a atividade uberizada para complementar a renda, no entanto, visualizamos que para que os ganhos superem os gastos há de se trabalhar muitas horas por dia. Mesmo assim, eles não apontaram esse fator como impeditivo para a atuação e consideram a atividade ainda rentável e, na maior parte dos casos, eles não se questionam sobre o fato de terem que trabalhar mais para aumentar os ganhos. Acreditam que faz parte do jogo.

A convicção de que a atividade uberizada é rentável, expressa pela maioria dos motoristas, pode ser compreendida pelo fato de que eles são proprietários de seus veículos (somente um costumava trabalhar com carro alugado), por terem a visão de que os encargos trabalhistas são abusivos e que ter autonomia é uma opção melhor, entre outros.

Assim, no nosso entender, os gastos com a manutenção e seguros, por

exemplo, já faziam parte da vida cotidiana desses trabalhadores. Somente se a atividade passa de parcial para integral é que esses custos parecem afetar diretamente a atividade.

Isso demonstra que o discurso das classes dominantes acerca de aspectos como meritocracia e o empreendedorismo já está internalizado nas concepções e princípios dos trabalhadores e há uma naturalização desse discurso, processo que se desenvolve há muito tempo, como pudemos ver quando tratamos anteriormente sobre o papel do Estado brasileiro no que diz respeito às leis trabalhistas.

Além da convicção sobre a rentabilidade da atividade, as percepções subjetivas de que os trabalhadores são os únicos responsáveis pelo próprio sucesso financeiro independentemente das condições sociopolíticas também foram destaque nas entrevistas. Isso nos remete à reflexão de que os valores impulsionados pelas classes dominantes e reforçados ainda mais no capitalismo neoliberal, que apostam na meritocracia e no empreendedorismo, são usados para explorar o trabalhador e proporcionar mais lucratividade às empresas.

A motorista A., por exemplo, estabelece metas de ganhos e não para de trabalhar enquanto não atinge essa meta. O trabalhador, E. S. por sua vez, acredita que “não podemos depender do Estado, temos que ter plano de previdência e de saúde. E levar em consideração que as empresas têm gastos para manter a plataforma, nada é de graça”.

A visão dos motoristas sobre o papel do Estado que aparece nesses relatos contribuem com nossas colocações anteriores através das quais fazemos uma crítica ao papel regularizador do Estado brasileiro frente às relações de trabalho, em especial às ações que acentuam a deterioração dos direitos trabalhistas a partir dos anos 90, nos quais a ideologia neoliberal galga espaço apontando para os conceitos da modernidade e da flexibilização nas configurações do trabalho e, conseqüentemente, do direito do trabalho (MAEDA, 2021).

Aspectos como o individualismo, empreendedorismo, cooperativismo e meritocracia passam a compor a identidade do trabalhador, modificando sua relação com o trabalho ao projetar o aumento da produtividade e da competitividade, ao mesmo tempo em que acentuam a exploração dos trabalhadores quando apontam a liberdade como norteadora dos contratos de trabalho.

Nesse sentido, nossos apontamentos sobre a não regulamentação da atividade uberizada podem ser retomados e a crítica que fazemos destaca que as empresas que operam por meio de plataformas digitais e aplicativos, através das tecnologias de seus softwares e da concorrência, “vigia e gerencia o trabalho permanentemente” (ABÍLIO, 2019) o que se configura como novos mecanismos de subordinação e atende as características das atividades laborais dentro o que pregam as leis brasileiras.

Dentre os entrevistados, o motorista A. T. se diferencia dos demais quando trata do assunto da regulamentação da atividade uberizada, ao menos em parte. Ele considera que alguns custos da atividade deveriam ser de responsabilidade das empresas porque vê que a parte que as plataformas auferem é superior aos ganhos dos motoristas quando olhamos para a economia de escala através da qual as empresas atuam.

Ele não se considera um “motorista parceiro” (*slogan* da Uber) porque trabalha 12 horas por dia, tem muitos gastos, considera a atividade estressante e aponta a dificuldade de contato com a empresa e a falta de auxílio dela para com os motoristas em momentos de dificuldade como foi o caso da pandemia, por exemplo.

Entre os entrevistados, esse motorista é o único que trabalha exclusivamente por aplicativos, apesar de estar tentando voltar a trabalhar com a atividade que realizava antes. Ele conta que passou por problemas de saúde, sequelas da Covid 19, e que precisou parar de trabalhar por um período. Ele não teve qualquer apoio das plataformas pela qual trabalha e arcou com todas as despesas.

Diante disso e do cenário de motoristas conhecidos que não estavam conseguindo mais trabalhar durante a pandemia, A. T. iniciou um sindicato de motoristas de aplicativo para tentar ajudar os colegas. As atividades do sindicato se referem à promoção cursos e treinamentos através de parcerias com órgãos da sociedade civil para os motoristas sobre segurança e representações judiciais para, por exemplo, readequação do motorista à plataforma depois de ter sido bloqueado sem explicação, entre outras. Atualmente, o sindicato já não tem muita expressividade, mas ainda conta com motoristas associados.

A. T. acredita que as empresas de aplicativos não se preocupam com os trabalhadores porque sempre haverá pessoas dispostas a trabalhar como motorista

das plataformas, em especial pessoas mais jovens. Então, segundo ele a “Uber continuaria contratando novos motoristas que, por necessidade, aceitam as taxas” cobradas e, assim, a atividade não será regulamentada e as empresas sempre seguirão crescendo e lucrando.

Nesse apontamento, encontramos a funcionalidade da informalidade e a importância do contingente de desalentados para as diferentes formas de exploração dos trabalhadores pelo sistema capitalista e, em especial, pelas empresas plataformizadas e em um contexto socioeconômico como o do Brasil.

Enfim, os relatos nos proporcionaram visualizar como os trabalhadores encaram as atividades como motoristas uberizados e como os apontamentos críticos de nossa pesquisa, apoiados nos conceitos teóricos, estão presentes na uberização do trabalho, modalidade que está cada vez mais presente em diversas atividades laborais e que veio para ficar.

A expansão dos negócios da Uber e das outras empresas plataformizadas foi facilitada pelos grandes aportes de fundos de capitais de risco, ou seja, os recursos do capital financeiro contribuíram para que os mecanismos de expansão se concretizassem. Desses mecanismos resultaram estratégias que permitiram aos projetos iniciais das empresas oferecerem vantagens aos usuários e aos trabalhadores, como gratificações e bônus, com o intuito de se estabelecerem nas novas localidades (SLEE, 2017).

A tendência, no entanto, é aumentar cada vez mais o número de trabalhadores e diminuir a remuneração, fazendo com que o percentual por corrida ou por quilômetro se modifique conforme as empresas se tornem estáveis nas cidades. No caso dos relatos, observamos que as taxas da Uber permaneceram as mesmas ou modificaram muito pouco desde sua chegada ao Brasil. No entanto, o aumento dos preços do combustível, dos custos do veículo e da própria manutenção da vida dos trabalhadores, não foi levado em consideração.

3.2.4. Os entregadores

Em 2020 a atividade de motociclista entregador cresceu muito em função das restrições de mobilidade impostas pela pandemia do novo coronavírus. Além das refeições, os serviços passaram a entregar remédios, compras de mercado, entre outros. As empresas iFood e Rappi se destacavam como no segmento e os

milhares de entregadores do Brasil todo eram considerados de enorme importância para que as pessoas pudessem fazer suas compras, em especial as de primeira necessidade: comida e remédio, através dos aplicativos.

De acordo com Massa (2022) a pandemia fez com que a utilização das plataformas de *delivery* se transformasse em um fenômeno de destaque e, apesar de ter proporções mundiais, o Brasil é um cenário peculiar desse fenômeno por ser “responsável por, aproximadamente, 50% de toda a movimentação de *delivery* alimentício por plataformas na América Latina” e por contar com uma concentração mercadológica impressionante da empresa iFood.

Somente em 2020, conforme análise realizada pela Mobills, o *delivery* de alimentos subiu 187% no Brasil com gastos médios por usuários aproximadamente R\$100, segundo estudo realizado com 46.000 usuários. Em 2021, segundo dados da Abrasel, Associação Brasileira de Bares e Restaurantes, as vendas por *delivery* no mercado alimentício movimentaram aproximadamente R\$35 bilhões, 20% das vendas do setor (MASSA, 2022).

No entanto, as condições de trabalho para os entregadores foram ficando cada vez piores, pois não tinham acesso às condições mínimas e necessárias de proteção e higiene, como máscaras, álcool 70% ou acesso a sanitários, por exemplo. Esses fatores, somados as já precárias condições, as jornadas exaustivas e a baixa remuneração, fizeram com que explodissem em diversas cidades do Brasil e do mundo uma série de mobilizações.

No Brasil, as mobilizações que tiveram mais destaque foram as que ocorreram nos dias 1º e 25 de julho de 2020, nas cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo. Essas mobilizações reivindicavam o aumento nas taxas de entrega e da taxa mínima, fim dos bloqueios injustificados pelas plataformas, seguro para roubos e acidentes, licenças pagas para entregadores infectados na pandemia e distribuição de equipamentos de proteção individuais, como máscaras, por exemplo.

Essas mobilizações se traduziram em paralisações que foram organizadas de maneira autônoma e ficaram conhecidas como Breque dos Apps. Além das demandas já citadas, elas tiveram também o propósito de conscientizar a população e também alguns dos próprios trabalhadores, a respeito dos problemas que a categoria enfrenta no dia a dia da atividade: longas jornadas, acidentes de trabalho, falta de estrutura para fazerem refeições, falta de atenção dos aplicativos quando ocorrerem acidentes, entre outros.

Na ocasião, os relatos dos trabalhadores sobre as dificuldades que eles enfrentavam tomaram fôlego nas redes sociais expondo, por exemplo, o fato de que eles estavam carregando comida nas costas, mas não podiam parar para comer ou não tinham dinheiro para isso. E ainda, alguns não iam para casa porque moravam muito longe do centro da cidade e, se fossem dormir em casa perderiam tempo e gastariam com combustível. Assim, infelizmente, alguns dormiam nas ruas ou alugavam quartos em pensões mais perto do centro e passavam dias sem ver a família.

A seguir, trazemos nossa breve análise sobre os relatos de alguns entregadores brasileiros que participaram das paralisações dos aplicativos em março e em julho de 2020, em São Paulo e em Curitiba. Essas análises tratam sobre três reportagens: a do *site* de notícias *UOL*, de 9 de março de 2020; a do portal eletrônico *El País*, de 25 de julho de 2020; e a do portal eletrônico *Jornal Plural* de 1 de julho de 2020.

Os relatos tratam sobre as condições de trabalho dos entregadores e sobre as dificuldades da profissão, como por exemplo, a queixa sobre a diminuição das taxas pagas aos entregadores e sobre a falta de segurança para trabalhar no cenário de pandemia.

Em contraste com o perfil dos motoristas uberizados, os entregadores são trabalhadores periféricos e trabalham integralmente pelos aplicativos, ou seja, têm na atividade uberizada sua única fonte de renda. Ainda, as taxas pagas aos entregadores e as condições de trabalho são bem diferentes das dos motoristas e compõem um quadro de grande exploração dos trabalhadores.

A reportagem do *El País* retrata a realidade dos entregadores durante a pandemia e as muitas falhas no tratamento que as plataformas dispensaram a eles nesse período. Os entregadores não receberam os insumos necessários a prevenção da Covid 19, como máscaras, luvas e álcool, no entanto, as entregas aumentaram e as taxas repassadas aos entregadores diminuíram.

José Raimundo Correa Filho, de 26 anos afirma que as reivindicações dos entregadores durante as paralisações vão muito além do dinheiro: “Queremos ser reconhecidos na sociedade pelo nosso trabalho. Corremos risco de pegar um coronavírus, de ser atropelados, de sofrer acidente todos os dias”. José conta que estava trabalhando de 10 a 12 horas por dia e, na maior parte desse tempo não

tinha acesso a banheiro.

A disponibilidade de mão de obra, como já apontamos, é engrenagem importante para o sucesso das empresas aplicativo e como aponta Diógenes Silva de Souza, de 43 anos, o número de entregadores aumentou consideravelmente. Por conta da pandemia as entregas se tornaram a única fonte de renda para diversos trabalhadores do setor de entregas.

De acordo com ele, com muitos entregadores nas ruas, “os aplicativos conseguem que as taxas sejam menores porque sempre vai ter alguém que aceitará fazer o trabalho. Os aplicativos usam a nossa necessidade do momento para nos explorar”.

As empresas de entrega também têm mecanismos de controle e de gerenciamento das atividades dos trabalhadores e lançam mão dos mecanismos de bloqueios injustificados que impedem os entregadores de seguirem trabalhando. O entregador Altemísio do Nascimento tem 52 anos, diz que isso lhe incomoda muito e considera um descaso com o trabalhador o fato da empresa não ter um canal de comunicação que explique o porquê desses bloqueios. Ele pede mais respeito por parte das plataformas: “Se eu sou bloqueado, não tenho como falar com uma pessoa do iFood, eu falo com um robô. É um total descaso com o trabalhador”.

A carga horária dos entregadores supera facilmente a marca das 12 horas por dia, o que indica a necessidade que eles têm de estarem disponíveis o tempo todo mesmo não sendo remunerados por isso, como acontece nos longos períodos em que têm que ficar esperando pelos pedidos.

Para João Pedro Campos, de 29 anos, que trabalhava havia seis meses como entregador, a piora nas condições dos entregadores vinha ocorrendo já há uns quatro anos. Ele costumava trabalhar até 14 horas por dia com entregas e recebia menos de um salário mínimo por mês, que na época era de um mil e quarenta e cinco reais.

Um dos pontos críticos que visualizamos nos relatos dos entregadores se refere à alimentação, pois muitos não têm tempo nem dinheiro para comer, mas carregam comida nas costas, ou seja, passam fome ao mesmo tempo em que carregam comida. A reportagem do *UOL* observou a movimentação de um restaurante popular na região central de São Paulo que serve, através de um

programa público de segurança alimentar do governo estadual, quatro mil refeições por dia (almoço e jantar) em marmitas ao preço de um real cada.

Entre a multidão de pessoas que chegam até o restaurante na sexta-feira dia quatro de março de 2022 à noite há muitos entregadores do IFood e do Rappi. Eles conversam e comem sentados nas calçadas ou apoiados em suas motocicletas e bicicletas enquanto esperam notificações de pedidos pelo telefone celular.

Os entregadores costumam pegar duas ou mais marmitas para garantirem as refeições do dia e ganhar tempo para fazer as entregas. Além disso, eles moram longe do centro da cidade o que inviabiliza ir para casa fazer as refeições. Há, inclusive, quem está morando em pensões porque o dinheiro que recebem não cobrem os gastos com transporte público, no caso dos entregadores que utilizam bicicletas ou com o combustível, no caso do motoentregadores.

Anderson de Lima de 44 anos já havia entrado na fila do restaurante duas vezes para pegar três ou quatro marmitas, pois, mesmo podendo ir para casa ele prefere já garantir as refeições da noite, da madrugada e, possivelmente, do almoço do dia seguinte. Como ele costuma ganhar cerca de cinquenta reais por dia com as entregas não tem como pagar uma refeição em outro lugar que não seja o restaurante popular. Ele conta que já ficou sem ter o que comer por falta de dinheiro: “Hoje eu fiquei sem almoço, porque não deu para vir (até o restaurante). Não almocei e não tive dinheiro para comprar o almoço. As empresas não te ajudam nessa parte de alimentação”.

Esses relatos demonstram o tamanho da precariedade e da exploração dos trabalhadores de entrega por aplicativos em São Paulo, mas consideramos que entregadores de muitas outras cidades do Brasil também têm essa realidade.

Os outros relatos colhidos pela equipe de reportagem do *UOL* se assemelham aos já citados ao retratarem o perfil da maioria dos entregadores de aplicativos: homens periféricos, desempregados, que passam muito tempo longe da família, trabalham muitas horas por dia e precisam contar com o restaurante popular para comer.

A seguir, apresentamos alguns dos pontos principais da breve reportagem da *BBC News Brasil* “O relato de entregador de comida que passa fome e dorme nas ruas de SP” do dia 29 de setembro de 2022. Essa reportagem entrevistou e acompanhou um pouco da jornada de trabalho de Luciano de Oliveira Rosa.

Luciano é motoentregador há dez anos e relata que, com a alta da inflação e a crise econômica, ele não já não consegue pagar as contas. Assim, com a intenção de economizar combustível, ele tem adotado uma medida extrema: em diversas ocasiões dorme nas ruas do centro de São Paulo. Isso porque para ir para casa ele tem que percorrer 33 quilômetros.

Luciano faz parte de um grande contingente de pessoas que pegam sopa em uma ONG (Organização Não Governamental). Muitas dessas pessoas, de acordo com o relato de um dos responsáveis pela distribuição da sopa, foram morar nas ruas porque não conseguem mais pagar o aluguel e outras preferem ficar ali porque não compensa ir embora pela distância que precisam percorrer, como é o caso do entregador Luciano.

Com o apoio dessas reportagens, realizadas em São Paulo, uma das maiores cidades do mundo em termos populacionais e com o maior produto interno bruto do Brasil (IBGE, 2022), pudemos notar a dimensão da exploração dos trabalhadores de entregas por aplicativos e o tamanho do descaso por parte das empresas proprietárias das plataformas e do governo brasileiro em relação a esses trabalhadores.

Nas cidades mais próximas da nossa pesquisa, Foz do Iguaçu e Curitiba, através de observação do centro das cidades, vemos que a situação é muito semelhante: aumento de motoentregadores nas ruas, de entregadores com bicicletas, jovens e trabalhando bastante. Alguns entregadores de Curitiba, por exemplo, participaram da paralisação nacional em 2020 e relatam que as reivindicações são a melhoria das condições de trabalho, contra os bloqueios arbitrários e mais suporte por parte das empresas.

Na reportagem de Tayná Soares para o *Jornal Plural* (2020) o entregador Luan Henrique relata que a situação dos entregadores em Curitiba se assemelha com os a dos entregadores do país todo: é precária tanto em termos de ganhos quanto de segurança e as empresas não fornecem suporte nem auxílio que realmente funcione.

Para Rubens Rodrigues o entregador ganha muito pouco, trabalham sem descanso e não tem, muitas vezes, nem dinheiro para almoçar. Ainda segundo Rubens, durante a pandemia o número de entregadores aumentou e a remuneração caiu muito, passando de dois reais por quilômetro rodado, ou mais, em média, ara

sessenta centavos de real. Assim, ele aponta que “A paralisação é importante não só para conseguir trabalhar com mais segurança, mas também para que a sociedade e as empresas valorizem a nossa profissão”.

Como podemos notar, o cenário da pandemia da Covi 19 contribuiu de maneira expressiva para o aumento do número de entregadores no Brasil e também para o aumento das horas trabalhadas por eles, mas a os relatos acima escancaram o cenário de exploração dos entregadores por plataformas.

Todos os elementos que configuram a uberização do trabalho estão circunscritos nos relatos dos entregadores e o alcance da exploração capitalista não tem limites. Em plena pandemia o Brasil tem como uma das bases da manutenção dos serviços e do acesso da população a bens de consumo, através do trabalho dos entregadores, no entanto, eles estavam sendo grandemente explorados.

De acordo com pesquisa de alcance nacional da Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar da Reforma Trabalhista (REMIR Trabalho), realizada em abril de 2020, ou seja, logo após o início do isolamento social, com 252 entregadores, a maioria dos entrevistados continuava a trabalhar mais de nove horas por dia, mesma jornada do período anterior à pandemia, porém notaram que estavam ganhando menos (ABÍLIO, *et al*, 2020)

Antes da pandemia metade dos entregadores que participaram da pesquisa relataram que ganhavam até 520,00 reais por semana, durante a pandemia o percentual de trabalhadores que ganhavam esse valor aumentou para 73%. O número de trabalhadores que ganhavam menos que 260,00 reais por semana aumentou 100% durante a pandemia, enquanto o dos que ganhavam mais de 520 reais teve redução de 25%. Além disso, quase metade dos entregadores apontou que houve redução no bônus concedidos pelas plataformas (ABÍLIO, *et al*, 2020).

Assim, podemos observar que as empresas promoveram “uma redução significativa no valor da hora de trabalho dos entregadores em plena pandemia e sobremajorando seu ganho às custas do trabalhador” mesmo que esse esteja arriscando sua saúde e a saúde de seus familiares em plena pandemia. Vale ressaltar que mais da metade desses trabalhadores estavam trabalhando sete dias por semana e 25,4% estavam trabalhando seis dias por semana, ou seja, realizando um trabalho ininterrupto (ABÍLIO, *et al*, 2020).

Ainda de acordo com a pesquisa, os trabalhadores receberam pouca ou nenhuma orientação sobre como diminuir os riscos de contaminação por Covid-19 e apenas 37,7 % dos entrevistados afirmaram receber insumos de proteção das plataformas ou orientações sobre como aumentar a segurança frente ao vírus durante as entregas. A maioria dos entregadores estava utilizando medidas projetivas por conta própria, ou seja, mais um insumo custeado pelo trabalhador o que corrobora para a diminuição dos ganhos (ABÍLIO, *et al*, 2020).

Finalmente, os relatos retirados das reportagens, os dados da pesquisa citados acima e da pesquisa IPEA sobre a economia de bicos nos auxiliaram a conhecer o quadro da massiva exploração dos trabalhadores do setor de entregas brasileiros pelas plataformas digitais, em especial em um cenário tão sensível como foi o da pandemia.

4. CONCLUSÕES GERAIS

Desde o início de 2020 até o final de 2022 a nossa pesquisa procurou reunir ferramentas de coleta de dados, de levantamento bibliográfico e de aportes teóricos que contribuíssem para o entendimento da dinâmica capitalista global contemporânea, buscando compreender como surgimento e o aumento das empresas uberizadas em todo o mundo promoveu a intensificação da precariedade do trabalho, aprofundando a exploração capitalista sobre o trabalho.

A presença de empresas uberizadas nos setores de transporte individual de passageiros e de entregas vem se firmando desde a primeira década do ano 2000 e, dentre as empresas cujos capitais têm origem internacional destacam a Uber e o Rappi. Além disso, o iFood, empresa de *delivery* criada no Brasil, foi vendida para uma empresa estrangeira. Assim, constatamos a relevância e o peso o capital financeiro internacional nas atividades uberizadas.

No Brasil, constatamos que as atividades das empresas Uber e Rappi, entre outras, têm modificado a maneira de trabalhar de muitas pessoas que precisam complementar sua renda ou aferir renda total para o sustento da família. Essas empresas atuam a partir de capitais transnacionais e seus impactos socioeconômicos podem ser visualizados os relatórios de lucros, no caso da Uber, e nas pesquisas sobre o trabalho dos motoristas e entregadores.

Desse modo, procuramos responder aos questionamentos levantados à luz dos aportes do materialismo histórico e dialético, tendo em vista que o contexto de mundialização do capital e as mudanças nas relações de trabalho em todo o mundo que, somado ao avanço da tecnologia, propiciou um terreno fértil para que as empresas uberizadas transnacionais ocupassem lugares de destaque em diversos países e, em especial para o nosso contexto geográfico, no Brasil.

O marco temporal que escolhemos se deve ao fato de que as modificações no sistema capitalista, a partir da Crise de 2008, buscavam conter a queda tendencial da taxa de lucro do sistema de modo a enfrentar os efeitos que na economia global.

Em especial, vemos que os aportes neoliberais da globalização defendidos pelas forças políticas e econômicas e espraiados pelo mundo através das agendas internacionais não resultaram nos efeitos que prometiam, pelo

contrário, em muitos casos contribuíram para que as relações de trabalho se tornassem ainda mais precarizadas e os trabalhadores, mais explorados.

E, a partir da década de 2008, as transformações tecnológicas e financeiras influenciaram os modos de produção de bens e de serviços, bem como de consumo. Isso contribuiu com o agravamento dos problemas no mundo do trabalho, dificultando o acesso da população ao mercado de trabalho e à obtenção de renda.

O Brasil, em especial, e a América Latina apresentam uma estrutura ocupacional bastante heterogênea que os caracteriza historicamente como cenários de insuficiência de oportunidades de trabalho, altos índices de desemprego, informalidade persistente e expressiva precariedade laboral.

O trabalho, no entanto, ainda ocupa papel central na vida das pessoas e das sociedades e o conjunto de ferramentas para conduzirmos o enfrentamento dos problemas sociais e da desigualdade social inclui um olhar crítico a promoção de condições de trabalho decentes para os milhares de pessoas que estão sem emprego, subutilizadas, informais ou precarizadas.

As medidas neoliberais como a desregulamentação, a terceirização e a flexibilização vêm subordinando a maneira como as relações de trabalho se desenvolvem, o que resulta em diminuição dos salários e do poder de compra dos trabalhadores, bem como na tentativa de enfraquecimento da centralidade do emprego assalariado formal.

As novas modalidades de trabalho da era digital, como a uberização e a plataformização camufladas de intenções empreendedoras, são consequências desses fatores e engendram um cenário ainda mais precário para os trabalhadores, que têm todo o seu tempo disponível e os instrumentos de trabalho subtraídos pelo patrão. No caso do Brasil, mais de 11 milhões de pessoas estavam trabalhando por meio de aplicativos nos últimos anos, ou seja, são trabalhadores uberizados.

O modelo atual de acumulação capitalista, no esteio das crises e dos modelos neoliberais, encontra na uberização do trabalho realizado pelos motoristas, entregadores, cabeleireiros, professores, diaristas, entre outros, sua ampliação e reprodução garantidas. E, apoiado nos discursos do empreendedorismo, da autonomia e da liberdade, como o auxílio de ações do Estado, esse modelo tem apoio dos consumidores e também dos trabalhadores da Uber e das outras

plataformas de transporte e de entregas como a 99 e o Rappi, como pudemos perceber durante as entrevistas.

“Não ter patrão, trabalhar quando e quanto quiser, complementar a renda, ser motorista parceiro, heróis na pandemia”, no entanto, não atendem as demandas da saúde física e mental, do tempo de descanso e do convívio familiar subtraídos, da baixa remuneração, e não estão presentes quando há o descaso das plataformas diante de acidentes, inclusive fatais.

Interessante notar como as relações dialéticas, como em um jogo de vai e vem, apareceram ao longo da pesquisa, integrando o que pesquisamos através das ferramentas de pesquisa bibliográfica com a coleta de dados e destacando os aportes teóricos utilizados. Se os relatos da maioria dos motoristas de aplicativos iniciaram com os discursos empreendedores da economia do compartilhamento, eles terminaram com a reflexão acerca da sua posição como trabalhador. No entanto, se haverá iniciativas de mudança de comportamento como clamaram as paralisações e mobilizações dos entregadores, dependerá da sociedade civil como um todo: consumidores, trabalhadores, Estado.

Os trabalhadores são atores que ainda importam muito para o capitalismo e a força deles pôde ser visualizada nas mobilizações e nas greves de 2020, no Brasil, em favor de melhores condições de trabalho e de vida. Assim, não há como esperar que os trabalhadores se acomodem ou não demonstrem suas inquietações e revoltas diante do cenário pandêmico que ainda vivenciamos.

No Brasil, com a conquista da carteira assinada a classe trabalhadora passou a ter o aporte institucional que lhe conferia identidade e pertencimento à condição de cidadania e, embora isso não fosse estendido a todos os trabalhadores, o emprego formal constituía um marco que dava ao trabalhador a esperança de ser incluído nas políticas públicas de garantia de um trabalho cada vez mais digno.

No entanto, a diminuição da proteção dos direitos dos trabalhadores e das políticas públicas, aliada à informalidade histórica e cada vez mais latente, abriu espaço para que o trabalho uberizado encontrasse terreno fecundo no Brasil. Não há como apontar um fim para esse tipo de trabalho e nem é o caso, já que, apesar de explorar os trabalhadores para além do que consideramos trabalho decente, para muitos é o meio pelo qual eles se sustentam e sustentam suas famílias.

Nesse sentido, a regulamentação da atividade poderia garantir melhores

condições de trabalho e acesso aos direitos trabalhistas, porém, essa não é de interesse das empresas detentoras dos aplicativos nem do Estado brasileiro.

A partir de nosso trabalho de investigação, compreendemos que as novas configurações das relações de trabalho e que a própria relação capital-trabalho estão subordinada aos imperativos do capital financeiro internacional. Isso pode ser visualizado nos investimentos internacionais aportados a partir de fundos de investimentos às empresas uberizadas citadas no texto e tantas outras empresas unicórnios, *startups* e de garagem que são criadas com frequência no contexto disruptivo da tecnologia dos dados.

Assim, apontamos que, através de pesquisa bibliográfica, examinamos como surgiram as empresas transnacionais que operam por meio de plataformas digitais. Também descrevemos as principais atividades das empresas uberizadas nos setores de transporte individual de passageiros e de entregas desde 2008 no Brasil, através da exposição da atuação das empresas Uber e Rappi. Em seguida, questionamos sobre as configurações da relação capital-trabalho presentes nessas empresas e apontamos alguns impactos socioeconômicos da uberização e da plataformização para os trabalhadores e para a sociedade.

Finalmente, gostaríamos de mencionar algumas novas linhas de pesquisa que se abriram a partir desse trabalho sobre, por exemplo, como a internalização dos discursos de liberdade e de autonomia nas relações de trabalho uberizadas afetam os trabalhadores e a consciência de classe, bem como sobre a pesquisa sobre alternativas possíveis de melhoria das condições dos trabalhadores uberizados de modo a apoiar a luta por condições de trabalho decentes e por dignidade para todos.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABILIO, L. C. **O make up do trabalho: uma empresa e um milhão de revendedoras de cosméticos.** Campinas, SP: 2011

ABILIO, L. C. **Uberização: novos meios de informalização do trabalho.** Em: Infoproletários e a uberização do trabalho: direito e justiça em um novo horizonte de possibilidades. São Paulo: LTr, 2019.

ABILIO, L. C. **Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado?** Contracampo (Brazilian Journal of Communication – PPGCOM-UFF. Volume 39, número 1. 2020. E-ISSN 2238-2577. ABR-JUL/2020. Contracampo, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/issue/view/2137>. Acesso em 06-jul-2020.

ABÍLIO, L, *et al.* **Relatório Parcial de Pesquisa.** Condições de trabalho em empresas de plataforma digital: os entregadores por aplicativo durante a Covid-19. São Paulo: REMIR, 2020. 11 p. Disponível em: < <http://observatoriodh.com.br/wp-content/uploads/2020/07/GT-Trabalho-Digital-08.05.20-Condi%C3%A7%C3%B5es-de-Trabalho-em-Empresas-de-Plataforma-Digital.pdf>> Acesso em: 09-out-2022.

ABILIO, L. C. **O estado está se transformando em orientador da precarização do trabalho.** Entrevista ao portal Instituto Humanitas Unisinos. 2017. Disponível em <<http://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/590086-o-estado-esta-se-transformando-em-orientador-da-precarizacao-do-trabalho-entrevista-com-ludmila-costhek-abilio>> Acesso em 26 jul. 2020

ABRAMET. **Atendimento de vítimas de trânsito no SUS durante a pandemia.** Disponível em: <<https://abramet.com.br/repo/public/commons/Interna%C3%A7%C3%B5es%20Moto-ciclistas.pdf>> Acesso em 13-out-2022.

ABRASEL, **Rappi volta para o Cade contra o iFood.** Disponível em: <https://abrasel.com.br/noticias/noticias/rappi-volta-para-o-cade-contra-o-iFood/>. Acesso em 20-out-2022.

AGÊNCIA IBGE NOTÍCIAS. **PNAD Contínua Trimestral: desocupação cai em 22 das 27 UFs no segundo trimestre de 2022.** Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/34641-pnad-continua-trimestral-desocupacao-cai-em-22-das-27-ufs-no-segundo-trimestre-de-2022>. Acesso em: 26-ago-2022.

ALVES, M. A.; TAVARES, M. A. **A dupla face da informalidade do trabalho: “autonomia” ou precarização.** Em: Riqueza e trabalho no Brasil. São Paulo: Boitempo, 2006.

ALVES, O. **Sob nova direção: iFood é vendida por R\$9,4 bi a empresa holandesa.** Disponível em: <<https://euqueroinvestir.com/iFood-prosus-mobile>>. Acesso em: 12-nov-2022.

ANTUNES, R. **Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho.** Boitempo, São Paulo, 2009.

ANTUNES, R. **O trabalho, sua nova morfologia e a era da precarização estrutural.** 2009. Disponível em: <<http://www.revista-theomai.unq.edu.ar/numero19/ArtAntunes.pdf>>. Acesso em 12-out-2022.

ANTUNES, R. **Os modos de ser da informalidade: rumo a uma nova era da precarização estrutural do trabalho?** Em: Serv. Soc. Soc., São Paulo, n. 107, p. 405-419, jul./set. 2011. Disponível em <https://www.scielo.br/j/sssoc/a/3JD9n46H3Dhn7BYbZ3wzC7t/?lang=pt> Acesso em 03-maio-2022.

ANTUNES, R. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital.** 1ª ed. - São Paulo: Boitempo, 2018.

ANTUNES, R. **Coronavírus: o trabalho sob fogo cruzado.** 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2020. Recurso digital: E-book Kindle.

ANTUNES, R.; BRAGA, R. (org) **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual.** São Paulo: Boitempo, 2009.

ANWAR, S. T. **Growing global in the sharing economy: Lessons from Uber and Airbnb.** Em: *Global Business and Organizational Excellence*, 37, pp. 59-68, 2018. Disponível em: <<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/joe.21890>> Acesso em 21-fev-2022.

AQUINO, G. M. T.; PASQUALETO, O.Q.F. **Uberizado é empregado? O que diz a justiça do trabalho no Brasil: Um mapeamento das decisões judiciais sobre a (im)procedência do pedido de reconhecimento de vínculo empregatício entre o motorista e a Uber do Brasil Tecnologia LTDA.** In FELICIANO, G.G.; MISKULIN, P.S.C. *Infoproletários e a Uberização do Trabalho: direito e justiça em um novo horizonte de possibilidades.* Páginas 75-84. São Paulo, SP: LTr, 2019.

ARBEX, P. **EXCLUSIVO: Uber Eats desiste de restaurantes; foco será Cornershop e entregas B2B.** 2022. Disponível em <https://braziljournal.com/uber-eats-desiste-de-restaurantes-foco-sera-Cornershop-e-entregas-b2b/>. Acesso em: 15-ago-2022.

ASTARITA, R. **Valor, Mercado Mundial y Globalización.** Buenos Aires, 2006.

ATLASSIAN. **A retrospective on the history of work** (s.d.). Disponível em <<https://www.atlassian.com/history-of-work>> Acesso em: 07-nov-2022.

BARRAGÁN, R. *et al.* **Guía para la formulación y ejecución de proyectos de investigación.** 4 ed. La Paz: FUNDACIÓN P1EB, 2007.

BBC News Brasil. **Por que motivos a Rússia invadiu a Ucrânia: resumo** (04/03/2022). Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-60606340>> Acesso em 18-out-2022

BERG, Janine et al. **As plataformas digitais e o futuro do trabalho**: promover o trabalho digno no mundo digital. Genebra: Bureau Internacional do Trabalho, 2018.

BlaBlaCar. **Como funcionam as caronas?** Disponível em: <<https://support.blablacar.com/hc/pt-br/articles/360015367779-Como-funcionam-as-caronas>> Acesso em 18-out-2022.

BOLZANI, I. **Rappi anuncia criação de banco digital**. Disponível em: <<https://br.financas.yahoo.com/noticias/rappi-anuncia-cria%C3%A7%C3%A3o-banco-digital-163300708.html>> Acesso em: 22-out-2022.

BOTSMAN, R; ROGERS, R. **What's mine is yours: how collaborative consumption is changing the way we live**. Nova Iorque: Harper Collins publishers, 2011(versão e-book Kindle).

BOURDIEU, P. CHAMBOREDON, C.; PASSERON, J. C. **A profissão de sociólogo: preliminares epistemológicas**. Petrópolis: Vozes, 1999.

BOURDIEU, P.; WACQUANT, L. **Una invitación a la sociología reflexiva**. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2008.

BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Consolidação das leis do trabalho**. Brasília, DF, 1943. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm> Acesso em 28 ago. 2021

BRASIL. **Lei nº 13.467 de 13 de julho de 2017**. Brasília, DF. 2017. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm. Acesso em: 26-maio-2022

BRASIL. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Brasília, DF, 2018. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm. Acesso em 10 jan. 2022

BRASIL. **Lei nº 14.297, de 5 de janeiro de 2022**. Brasília, DF, 2022. Disponível em http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14297.htm. Acesso em 13 jan. 2022

BRASIL (Justiça do Trabalho, Tribunal Superior do Trabalho), **3ª Turma reconhece vínculo de emprego entre motorista e Uber**. Disponível em <<https://www.tst.jus.br/-/3%C2%AA-turma-reconhece-v%C3%ADnculo-de-emprego-entre-motorista-e-uber>>. Acesso em: 27-out-2022.

BRITO, M. F. **“Pejotização” e a reforma trabalhista: ainda uma prática fraudulenta**. Disponível em: <http://abet-trabalho.org.br/pejotizacao-e-a-reforma-trabalhista-ainda-uma-pratica-fraudulenta-por-mauricio-ferreira-brito-2/>. Acesso em: 24-maio-2022

CARVALHO, M. L. H; SALES, M. M. **Ser taxista em tempos de uber: uma análise sobre os sentidos e significados atribuídos ao trabalho.** Em: *Pretextos - Revista da Graduação em Psicologia da PUC Minas*, v. 3, n. 5, 2018.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital.** São Paulo, SP: Xamã, 1996.

Cornershop by Uber. **Gere ganhos fazendo compras.** Disponível em: <https://Cornershopapp.com/br/shoppers?adref=customer-landing>. Acesso em 18-ago-2022.

Crunchbase. **Uber.** Disponível em <https://www.crunchbase.com/organization/uber>. Acesso em 08-mar-2022.

DE STEFANO, V. **The rise of the “just-in-time workforce”: on demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”.** International Labour Office, Labour Relations and Working Conditions Branch. Geneva: ILO, 2016.

ENGELS, F. **A origem da família, da propriedade privada e do Estado.** Tradução Ciro Mioranza. São Paulo: Lafonte, 2017.

EQUIPE MACHINE. **O Uber Eats é o aplicativo de *delivery* de comida da Uber que só estará ativo no Brasil até Março.** 2022. Disponível em: <https://machine.global/o-que-e-uber-eats/>. Acesso em: 15-ago-2022.

EQUIPE UBER. **Nova estratégia de Delivery no Brasil (2022).** Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/nova-estrategia-de-delivery-no-brasil/>. Acesso em: 06-mar-2022.

FILGUEIRAS, V.; ANTUNES, R. **Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação do capitalismo contemporâneo.** Em: *Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0.* (pp. 59-78). São Paulo: Boitempo, 2020.

FORTUNE MAGAZINE, *25 Most Important Private Companies.* 2016. Disponível em < <https://fortune.com/most-important-private-companies/2016/>> Acesso em: 01-mar-2022.

GAMA, P. **Como Uber Moto mostra que poder de compra do brasileiro despencou.** Disponível em <<https://www.uol.com.br/carros/colunas/paula-gama/2022/10/07/por-que-uber-moto-mostra-como-poder-de-compra-do-brasileiro-despencou.htm?cmpid=copiaecola>> Acesso em: 08-out-2022.

GRABHER, G.; TUIJL, E. Van. **Uber-production: From global networks to digital platforms.** Em: *Environment and Planning A: Economy and Space: SAGE Journals (sagepub.com).* Disponível em: <https://journals.sagepub.com/home/eptn>. Acesso em 17-fev-2022.

Google Finanças. **AIRB34.** (2022) Disponível em: <https://www.google.com/finance/quote/AIRB34:BVMF?hl=pt> Acesso em 20-mar-2022.

Google Finanças. **BVMF:AMZO34.** (2022) Disponível em <https://www.google.com/finance/quote/AMZO34:BVMF?hl=pt>. Acesso em 20-mar-2022.

Google Finanças. **NYSE: UBER.** (2022) <https://www.google.com/finance/quote/UBER:NYSE?hl=pt> Acesso em 20-mar-2022.

GOVERNO DO BRASIL. Ministério do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome. **Auxílio emergencial.** 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/cidadania/pt-br/servicos/auxilio-emergencial>. Acesso em: 30-nov-2022

GOVERNO DO BRASIL. **Consultar CNPJ.** 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/servicos/consultar-cadastro-nacional-de-pessoas-juridicas> Acesso em: 06-mar-2022.

GROHMANN, R. **Exposição oral no XII Seminário do Trabalho – RET.** 24 de novembro de 2020.

GUIMARÃES, F. (2021) **Cerca de 11,4 milhões de brasileiros dependem de aplicativos para ter uma renda.** Em: Estadão Conteúdo. São Paulo: Brasil. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/cerca-de-11-4-milhoes-de-brasileiros-dependem-de-aplicativos-para-ter-uma-renda>. Acesso em 11-nov-2021

HARVEY, D. **O neoliberalismo: histórias e implicações.** EDIÇÕES LOYOLA, São Paulo, Brasil, 2008.

HARVEY, D. **O enigma do capital e as crises do capitalismo.** São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.

HARVEY, D. **Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo.** 1.ª ed. Quito: Editorial IAEN, 2014.

HARVEY, D. **A loucura da razão econômica – Marx e o capital no século XXI.** Tradução: Artur Renzo. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2018.

HARVEY, D. **Política anticapitalista em tempos de coronavírus.** Tradução Cauê Seigner Ameni. Em: Jacobin Brasil. Disponível em: <https://jacobin.com.br/2020/03/politica-anticapitalista-em-tempos-de-coronavirus/>. Acesso em 12-set-2022.

HAZLEHURS, P. **Introducing Uber Money.** 2019. Disponível em <https://www.uber.com/newsroom/introducing-uber-money/> Acesso em 01-mar-2022.

HOWE, J. **Crowdsourcing: why the power of the crowd is driving the future of the business.** Nova Iorque: Crown Business, 2009. Versão e-book Kindle.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **PNAD Contínua: taxa de desocupação é de 11,1% e taxa de subutilização, de 24,3%**

no trimestre encerrado em dezembro. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/33037-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-11-1-e-taxa-de-subutilizacao-de-24-3-no-trimestre-encerrado-em-dezembro>> Acesso em 02-maio-2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **PNAD COVID 19.** Disponível em: <<https://covid19.ibge.gov.br/>> Acesso em 12-set-2021.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). World Employment and Social Outlook 2021: The role of digital labour platforms in transforming the world of work. Geneva: ILO, 2021. Disponível em: https://www.ilo.org/global/research/global-reports/weso/2021/WCMS_771749/lang--en/index.htm. Acesso em: 20-ago-2022.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). ILO Monitor on the world of work. 9th edition. Maio de 2022. Disponível em: <https://www.ilo.org/global/publications/books/WCMS_845642/lang--en/index.htm>. Acesso em 25-ago-2022.

INTERNATIONAL MONETARY FUND (IMF) Globalization: Threat or Opportunity? 2000. Disponível em <<https://www.imf.org/external/np/exr/ib/2000/041200to.htm#II>> Acesso em 25-jun-2021.

Ipea. **Carta de Conjuntura número 55, Nota de conjuntura 14.** Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf> Acesso em 05-set-2022.

Ipea. **Carta de Conjuntura número 56, Nota de conjuntura 31.** Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/wpcontent/uploads/2022/09/220930_cc_56_nota_31_visao_geral.pdf> Acesso em: 03-out-2022

KALIL, R. **Direito do trabalho e economia do compartilhamento: apontamentos iniciais.** In. ZANATTA, R. A. F. Zanatta, PAULA, P C. B. KIRA, B. Economias do compartilhamento e o direito Curitiba: Juruá, 2017

KAMARGIANNI, M.; LI, W.; MATYAS, M.; SCHÄFER, A. **A critical review of new mobility services for urban transport.** Transportation Research Procedia 14, 6th Transport Research Arena April 18-21, 2016. London: Elsevier B.V. (2016). Disponível em:<<https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1502113/1/1-s2.0-S2352146516302836-main.pdf>> Acesso em 09-jan-2022.

KORSCH, K. **¿Qué es la socialización? Un programa de socialismo práctico.** PYP: 1973.

LANDEMORE, H.; FERRERAS, I. **In Defense of Workplace Democracy: Towards a Justification of the Firm–State Analogy.** *Political Theory* 2016, Vol. 44(1) 53–81 2015 SAGE Publications DOI: 10.1177/0090591715600035

LATOURRETTE, A. **O relato de entregador de comida que passa fome e dorme nas ruas de SP.** BBC NEWS Brasil. 29-set-2022. Disponível em:

<<https://www.bbc.com/portuguese/media-63073689>> Acesso em 04-out-2022.

LEADS 2B. **Consulta CNPJ** (2022) Disponível em:
<https://consultacnpj.com/cnpj/uber-do-brasil-tecnologia-ltda--17895646000187>
 Acesso em: 06-mar-2022

LOPES, L.; NAKAGAWA, F. **Uber Eats deixa de fazer entregas a partir desta terça-feira (8)**. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/uber-eats-deixa-de-fazer-entregas-a-partir-desta-terca-feira-8/>. Acesso em 06-jun-2022.

MAEDA, P. (2021). **O trabalho e os direitos sociais**. Em: II Seminário “Crítica do Direito e Subjetividade Jurídica. Seminário virtual. *YouTube*. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=mV14WtbTUec&t=940s>> Acesso em: 03-set-2021.

MARI, J. de, **‘Tá servido?’: Entregadores de apps se alimentam de marmitta a R\$ 1 em SP**. tab.uol.com.br 09-mar-2022. Disponível em: <<https://tab.uol.com.br/noticias/redacao/2022/03/09/ta-servido-entregadores-de-apps-se-alimentam-de-marmitta-a-r-1-em-sp.htm>> Acesso em: 09-mar-2022.

MARINI, R. M. **Dialéctica de la dependencia (1973)**. En publicación: América Latina, dependencia y globalización. Fundamentos conceptuales Ruy Mauro Marini. Antología y presentación Carlos Eduardo Martins. Bogotá: Siglo del Hombre - CLACSO, 2008. ISBN 978-958-665-109-7

MARQUES, V. **Mobility as a Service: a nova onda do mercado de mobilidade mundial**. Disponível em: <<https://app.startse.com/artigos/mobility-as-a-service-tendencia-mundia>> Acesso em: 09-jan-2022

MARX, K. **Grundrisse: Manuscritos econômicos de 1857-1858 - Esboços da crítica da economia política**. São Paulo: Boitempo, 2011.

MARX, K. **O Capital: Crítica da Economia Política, volume I. Livro primeiro: O Processo de Produção do Capital**. São Paulo: Civilização Brasileira, 2020.

MARX, K.; ENGELS, F. **A ideologia alemã**. São Paulo: Boitempo, 2007.

MARX, K.; ENGELS, F. **Manifesto do Partido Comunista**. Tradução Antonio Carlos Braga. 1 ed. São Paulo: Lafonte, 2018.

MASSA, R. M. **O “boom” das plataformas de delivery no Brasil e suas consequências peculiares**. Portal FGV. 13-abr-2022. Disponível em: <<https://portal.fgv.br/artigos/boom-plataformas-delivery-brasil-e-suas-consequencias-peculiares>> Acesso em: 24-out-2022

MATTOS, M. B. **A classe trabalhadora de Marx ao nosso tempo**. São Paulo: Boitempo, 2019.

MENDICOA, G. **Sobre tesis y tesisas. Lecciones de enseñanza y aprendizaje**. Buenos Aires, Espacio Editorial: 2003.

MÉSZAROS, I. **Para além do capital: rumo a uma teoria da transição**. Tradução Paulo Cezar Castanheira, Sérgio Lessa. - 1.ed. revista. - São Paulo: Boitempo, 2011.

NAIME, L. **Análise: Desemprego em baixa esconde (mal) mercado de trabalho precário**: O 'mas' persegue a economia brasileira, que dá sinais irregulares de melhora. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/10/01/analise-desemprego-em-baixa-esconde-mal-mercado-de-trabalho-precario.ghtml>. Acesso em 02-out-2022

NERES, G. M. **Estado moderno e teoria política**. Aula virtual da disciplina de Teoria do Estado no Pensamento Marxista do Programa de Pós Graduação *Stricto Sensu em Sociedade, Cultura e Fronteiras* da Universidade Estadual do Oeste do Paraná. 21-09-2021

NERINCKX, S. **The 'Uberization' of the labour market: Some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy**. ERA Forum, v. 17, n. 2, p. 245–265, 2016.

NETTO, J. P.; BRAZ, M. **Economia política: uma introdução crítica**. São Paulo: Cortez, 2012.

NOGUEIRA, P. R. **“Nossa vida vale mais do que levar um prato de comida para as pessoas”**. El País. 26-jul-2020. Disponível em <<https://brasil.elpais.com/brasil/2020-07-25/nossa-vida-vale-mais-do-que-levar-um-prato-de-comida-para-as-pessoas>>. Acesso em: 17-out-2022.

OITAVEN, J. C. C. *et al.* **Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos**. Brasília : Ministério Público do Trabalho, 2018.

OLIVEIRA, J. J. **iFood ficou tão grande que prejudica empresas e clientes, dizem analistas**. 02/04/2022 Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2022/04/02/iFood-ficou-tao-grande-que-prejudica-os-brasileiros.htm>> Acesso em 10-out-2022.

Our World in Data. COVID-19 Data Explorer. Disponível em: <<https://ourworldindata.org/explorers/coronavirus-data-explorer>> Acesso em 12-abr-2022

PADRÃO, M. **iFood: entenda os dois processos do Cade por acusação de monopólio**. Disponível em: <https://canaltech.com.br/negocios/iFood-entenda-os-dois-processos-do-cade-contra-suposto-monopolio-215856/> Acesso em: 31-maio-2022.

Panorama Mobile Time/Opinion Box. **Comércio Móvel no Brasil 2020**. Disponível em <<https://www.mobiletime.com.br/pesquisas/#:~:text=Mobile%20Time%20%C3%A9%20um%20site,inovadoras%20para%20pesquisas%20de%20mercado>> Acesso em 06+mar-2022

PASCUAL, G. D. **La regulación de la economía colaborativa (El caso de <<Uber contra el taxi>>)** Em: CEFLegal Revista Práctica de Derecho, número 175-176, 2015. Disponível em <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5264154>> Acesso em: 08-ago-2020.

PELISARI, L. W. **Rappi: conheça a história do super app.** Disponível em: <https://saladanoticia.com.br/noticia/4405/rappi-conheca-a-historia-do-super-app>. Acesso em: 18-ago-2022

POCHMANN, M. **Especialistas apontam muitos desafios para a classe trabalhadora neste 1º de Maio.** Agência Senado, 2021. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2021/04/30/especialistas-apontam-muitos-desafios-para-a-classe-trabalhadora-neste-1o-de-maio>. Acesso em 28-ago-2022.

POLANYI, K. **A grande transformação: as origens de nossa época.** Tradução de Fanny Wrabel. 2. Edição, Rio de Janeiro: Compus, 2000

POZZI, S. **Uber estreia na Bolsa com valor de mercado de 82,4 bilhões de dólares.** Em: El País, 10/05/2019. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/05/09/economia/1557399108_045920.html. Acesso em 21-fev-2022.

Rappi, **História da Companhia.** Disponível em: <https://about.rappi.com/br/quem-somos/nossa-historia>. Acesso em: 18-ago-2022.

RappiEntregador. **Ganhe dinheiro semanalmente.** Disponível em: <<https://rappientregador.com.br/>>. Acesso em 18-nov-2022.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL, **Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral.** Disponível em: http://servicos.receita.fazenda.gov.br/Servicos/cnpjreva/Cnpjreva_Comprovante.asp. Acesso em: 06-marc-2022.

ROJAS, R. **La investigación cuantitativa.** Em: BARRAGÁN, R. et al. *Guía para la formulación y ejecución de proyectos de investigación.* 4 ed. La Paz: FUNDACIÓN P1EB, 2007.

ROMERO, F. G. **Notas Introdutorias a la teoría de Karl Marx.** Em: PÉREZ, S. M. e VECSLIR, L. *Introducción a la Sociología.* Bahía Blanca, Ediuns, pp. 77-110, 2011.

ROMERO, F. G. **El imperialismo y el agro argentino: historia reciente del capital extranjero en el complejo agroindustrial pampeano.** 1ª Edición. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Fundación CICCUS, 2016.

SAIPOS. **Rappi para entregador: entenda as particularidades do app.** Disponível em: <<https://saipos.com/rappi/rappi-para-entregador>> Acesso em 20-out-2022.

SERANTES, G. de S. **Las fuentes de la investigación en las relaciones**

internacionales. In: Revista CIDOB d'Afers Internacionals, Miscelánea, nº 64. Barcelona, Espanha: 2003.

SILVA, A. A. N. S. Slee, Tom, **Uberização – A nova onda do trabalho precarizado.** São Paulo: Editora Elefante, 2017, 317 pp. Em: *Revista Interdisciplinaria De Estudios Sociales*, (18), 125–128. Disponível em <https://ceiso.com.ar/ries/index.php/ojs/article/view/75> Acesso em: 22-mar-2022.

SILVA, A. A. N. S. **Relações entre força de trabalho uberizada e a necessidade de expansão do capital.** In: ENCRUCIJADAS LATINOAMERICANAS. Observatório Social da América Central e Caribe Movimientos sociales, autoritarismo e imperialismo.1 ed.Bahía Blanca: Ediciones del Ceiso, 2020, p. 6-582

SILVA, A. A. N. S.; FERNÁNDEZ, P. D. **Mundialização da relação capital-trabalho e mudanças nas configurações de trabalho: o caso dos trabalhadores uberizados.** Em: *Documentos de Trabajo del CEISO* número 5, pp. 34-64. Bahía Blanca (Argentina), 2020-2021 Publicação anual. ISSN 2525 0922.

SILVER, B. **Theorising the working class in twenty-first-century global capitalism.** Em: *Workers and labour in a globalised capitalism: contemporary themes and theoretical issues.* Nova Iorque: Palgrave Macmillan, 2014.

SLEE, T. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado.** São Paulo, SP: Editora Elefante, 2017

SOARES, T. **Entregadores de aplicativos em Curitiba participam da paralisação nacional.** Jornal Plural Curitiba, 01-jul-2020. Disponível em: <<https://www.plural.jor.br/noticias/vizinhanca/entregadores-de-aplicativos-em-curitiba-participam-da-paralisacao-nacional/>>. Acesso em 24-out-2022.

SOUZA, N. A. **Economia internacional contemporânea: da depressão de 1929 ao colapso financeiro de 2008.** São Paulo: Editora Atlas S. A. 2009.

TRIVIÑOS, A. **Introdução à pesquisa em ciências sociais.** São Paulo, Atlas: 1987.

VILELA, F. **Como o Rappi mudou o delivery no Brasil.** Entrevista concedida a Bruno Segadilha, Azul Revista Digital, 14 de julho de 2021. Disponível em: <<https://revistaazul.voeazul.com.br/executiva/como-a-rappi-mudou-o-delivery-no-brasil/>> Acesso em: 10-out-2022.

VILLULLA, J. M. **Los obreros que levantaron las cosechas récord. Historia social del moderno proletariado agrícola pampeano, 1970-2010** Buenos Aires, 2012.

Uber. **Introducing Uber Copter.** Disponível em <https://www.uber.com/blog/new-york-city/uber-copter/> Acesso em: 01-jun-2022.

Uber. **Fatos e dados sobre a Uber.** Disponível em <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/> Acesso em 23 out. 2021

Uber. **Uber celebra 7 anos no Brasil.** Disponível em <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-celebra-7-anos-no-brasil/> Acesso em 30 nov. 2021

Uber Blog. **A Uber tem novidade para você e para seus ganhos** (2018) Disponível em <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funcionam-precos-para-motoristas-parceiros-uber/> Acesso em: 06-mar-2022

Uber do Brasil. **A viagem que você deseja** (2022). Disponível em <https://www.uber.com/br/pt-br/ride/> Acesso em: 01-mar-2022

Uber do Brasil Tecnologia. **O melhor da Uber para a sua empresa Uma plataforma para as empresas de todos os portes administrarem refeições, viagens globais e entregas locais.** (2022). Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/business/>. Acesso em 01-mar-2022.

Uber do Brasil Tecnologia. **Como funciona o preço dinâmico** (2022). Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/driver-app/how-surge-works/> Acesso em: 07-mar-2022.

Uber Freight. ***Moving the world, together: Taking logistics in a new direction with an advanced platform for both shippers and carriers*** .(2022) Disponível em: <https://www.uber.com/us/en/freight/> Acesso em 01-mar-2022.

Uber Technologies Inc. **Uber announces results for fourth quarter and full year 2021.** Disponível em: <https://investor.uber.com/news-events/news/press-release-details/2022/uber-announces-results-for-fourth-quarter-and-full-year-2021/> Acesso em 01-mar-2022.

Uber Technologies Inc. Uber do Brasil Tecnologia Ltda. **Ganhe no mínimo R\$ 2.980 ao concluir 200 viagens ou entregas nesta cidade (Curitiba).** Disponível em: https://www.uber.com/br/pt-br/?utm_campaign=CM2198943-search-google-brand_25_-99_BR-National_o-d_web_acq_cpc_pt_T1_Generic_BM_uber_kwd-12633382_617272361180_139842103186_b_c&utm_source=AdWords_Brand Acesso em: 10-nov-2022

UNILA – UNIVERSIDADE FEDERAL DA INTEGRAÇÃO LATINO AMERICANA. **Manual de apresentação de trabalhos acadêmicos.** 2014. Disponível em <https://unila.edu.br/sites/default/files/files/Manual%20de%20Apresenta%C3%A7%C3%A3o%20de%20Trabalhos%20Acad%C3%A7%C3%A3o.pdf>

6. ANEXOS

6.1. ANEXO 1: Pesquisa de campo – Ro teiro de entrevista

DADOS PESSOAIS				
Nome:				Idade:
Gênero	Feminino ()	Masculino ()	Outro ()	Prefiro não dizer ()
Escolaridade				Profissão
Ensino fundamental () Ensino médio () Ensino superior ()				
Estado civil	Casado ()	Solteiro ()	Outro ()	Bairro:
Você é responsável pela renda familiar?			Em parte ()	Totalmente ()
DADOS PROFISSIONAIS				
Possui outra ocupação?	Sim	Qual? Tempo de serviço: _____		Regime de contrato CLT () Outro ()
	Não			
Previdência Social/ Privada	Sim	Trabalha(ou) a partir de quais apps?	Uber 99 Outro(s)	Uber Eats () iFood () Rappi () Outro(s) ()
	Não			
Tempo de trabalho (horas/dia):			Tipo de vínculo:	
Tempo de trabalho com apps:				
Renda média:			Gastos médios:	
PERGUNTAS ABERTAS				
1- O que o/a motivou a trabalhar a partir do aplicativo?				
2- Como foi o processo de cadastro no aplicativo?				
3- Quais são os requisitos exigidos pelo aplicativo para o veículo? E para o trabalhador?				
4- Você costuma anotar e controlar seus gastos e ganhos? Faz alguma projeção?				
5- Você paga algum seguro para o automóvel? É exigência do app?				
6- Já se sentiu pressionado pela plataforma para realizar algum serviço? Como foi?				
7- Como é a experiência de se trabalhar com as plataformas?				
8- O que você pensa sobre a relação de trabalho "motorista/entregador parceiro"?				
9- Se você trabalhou em 2020-2021, como foi o período considerando o contexto da pandemia?				
10- Como você vê a questão da remuneração dos apps para os trabalhadores?				
11- O que você pensa sobre a regulamentação da atividade do motorista/entregador?				
12- Qual a sua opinião sobre as condições de trabalho dos entregadores/motoristas de aplicativos?				
13- Você conhece a organização das empresas que gerenciam o(s) app(s) aos quais você está relacionado(a)?				
ANOTAÇÕES				
IMPRESSÕES				

6.2. ANEXO 2: Pesquisa de campo – Formulário *Google Forms* Motorista de Aplicativos

DESCRIÇÃO

As respostas deste formulário ajudarão a compor a parte qualitativa da minha pesquisa de Mestrado que se intitula "DINÂMICA CAPITALISTA E EMPRESAS TRANSNACIONAIS UBERIZADAS NO BRASIL: UMA ABORDAGEM CRÍTICA A PARTIR DA CRISE DE 2008". Minha pesquisa tem o objetivo de conhecer a dinâmica das empresas uberizadas no Brasil que atuam na área de

transporte individual de passageiros e de entregas e sobre como se dão as atividades dos motoristas de aplicativo e dos entregadores, de maneira geral. Assim, pretendo conhecer um pouco sobre a realidade desses trabalhadores. Os dados obtidos neste formulário não serão publicados em NENHUM veículo de comunicação nem em redes sociais e a identidade dos participantes será preservada. Agradeço muito a participação! Andriele Silva.

1- E-mail

2- Nome

3- Idade

4- Gênero: () Masculino () Feminino () Prefiro não dizer

5- Escolaridade

() Ensino fundamental completo

() Ensino fundamental incompleto

() Ensino médio completo

() Ensino médio incompleto

() Ensino superior completo

() Ensino superior incompleto

6- Estado civil: () Casado () Solteiro () Outro

7- Profissão

8- Além de trabalhar como motorista de aplicativo está realizando outra atividade remunerada? () Sim () Não

9- Se estiver trabalhando em outra atividade, pode mencionar qual?

10- Você é responsável pela renda familiar?

() Totalmente () Em parte

11- Você está trabalhando através de quais aplicativos?

() Uber () 99 () Outro

12- Há quanto tempo, em termos gerais, você trabalha pelo(s) aplicativo(s)?

() Há menos de 1 ano

() Entre 1 e 2 anos

Entre 2 e 3 anos

Entre 3 e 4 anos

Há mais de 4 anos

13- Quantas horas, em média, você trabalha com o aplicativo por dia?

Menos de 4 horas 4 horas 5 horas 6 horas 7 horas 8 horas

Mais de 8 horas

14- Qual sua renda, em média, por mês trabalhando com os aplicativos?

(Considerando o salário mínimo de R\$ 1.212, 00)

Menos que um salário mínimo

Entre 1 e 2 salários mínimos

Entre 2 e 3 salários mínimos

Entre 3 e 4 salários mínimos

Mais que 4 salários mínimos

15- Em sua opinião, quais são os pontos positivos de se trabalhar com os aplicativos de transporte individual de passageiros?

16- E quais são os pontos negativos?