

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA SOCIAL E
INSTITUCIONAL
NÍVEL DOUTORADO**

FÁBIO RAMOS CANNAS

**TECNOLOGIAS DIGITAIS NAS RELAÇÕES SOCIAIS DE TRABALHO: a
experiência subjetiva entre motoristas e a Uber**

**PORTO ALEGRE
2022**

FÁBIO RAMOS CANNAS

**TECNOLOGIAS DIGITAIS NAS RELAÇÕES SOCIAIS DE TRABALHO: a
experiência subjetiva entre motoristas e a Uber**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social e Institucional do Instituto de Psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito para obtenção do título de Doutor.

Orientadora: Profa. Dra. Jussara Maria Rosa Mendes

PORTO ALEGRE

2022

FÁBIO RAMOS CANNAS

**TECNOLOGIAS DIGITAIS NAS RELAÇÕES SOCIAIS DE TRABALHO: a
experiência subjetiva entre motoristas e a Uber**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social e Institucional do Instituto de Psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito para obtenção do título de Doutor.

Aprovado em 06 de setembro de 2022.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Jussara Maria Rosa Mendes – Orientadora

Profa. Dra. Ana Lúcia Suárez Maciel – PUCRS

Prof. Dr. Luciano Bedin da Costa – UFRGS

Profa. Dra. Dolores Sanches Wunsch – UFRGS

À minha esposa Cristina e aos meus filhos Francisco e Clara, pela compreensão dos meus erros e pela motivação e inspiração diária, que fazem tentar oferecer-lhes o meu melhor.

AGRADECIMENTOS

*“Não mexe comigo que eu não ando só
Eu não ando só, que eu não ando só
Não mexe não
Não mexe comigo que eu não ando só
Eu não ando só, que eu não ando só”*

Paulo Cesar Pinheiro

Maria Bethânia

Esse é o trecho de uma música chamada “Carta de Amor” que ouvi na voz de Maria Bethânia e que julguei ser oportuna para usar neste ensaio de agradecimentos, ao fim de uma tão importante jornada de minha formação. Depois, se puderem, ouçam a música inteira... É quase uma oração. Mas o que nela me despertou interesse é justamente a contraposição, muitas vezes defendida, de que o processo de escrita de uma tese é um processo solitário. Não o percebo dessa forma, pelo contrário. Nessa longa jornada, uma multiplicidade de encontros me permitiu afirmar que esse caminhar foi um trajeto percorrido coletivamente, repleto de contribuições técnicas, mas sobretudo, afetos que possibilitaram chegar até aqui.

As relações e os encontros, nas mais diferentes dimensões da vida em sociedade, me permitiram *insights* para as formulações desta tese. Das conversas com amigos em mesas de bar, das disciplinas do curso, dos seminários e congressos, das *lives* e das orientações. Dos debates nas refeições em família, da análise exaurida das legislações, das viagens com motoristas de Uber, de quando apenas observava seu comportamento em silêncio ou de quando conversávamos sobre seu dia a dia ou sobre o futuro do país. Do formal ao informal, tudo me permitiu afirmar que “eu não ando só”, e por isso, quero agradecer a algumas pessoas especiais que andaram comigo.

Minha querida orientadora **Profa. Dra. Jussara Maria Rosa Mendes** uma referência no Serviço Social do Brasil e, sobretudo, uma militante da defesa da saúde dos trabalhadores e trabalhadoras em nosso país. Obrigado por me acolher no Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social e Institucional e pelo incentivo à aprofundar os estudos sobre a temática do trabalho, em especial, a questão da

Uberização das relações sociais de trabalho, tema tão contemporâneo e abrangente em toda a sociedade. Agradeço pelas orientações pacienciosas, pelo respeito as minhas limitações e, principalmente, por me acompanhar nessa jornada.

Agradeço aos colegas do **Núcleo de Estudos e Pesquisa em Saúde e Trabalho – NEST**, que aqui não os nominarei, mas que são muitos, alunos desde a graduação, pós-graduação, mestrado, doutorado e pós-doutorado. Foram tantos encontros, de muitas trocas e contribuições, de ajudas técnicas e incentivos em momentos de desalento. Foi um período rico, entre o presencial e o virtual, sem deixar de estreitar os laços que se possibilitaram criar, pela busca do conhecimento, da pesquisa, da extensão, acreditando sempre na ciência como uma possibilidade de construir um mundo melhor, mais justo e igualitário.

Aos professores e colegas do Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social e Institucional, que inusitadamente não tivemos a oportunidade de nos conhecermos presencialmente. Nossa turma, que ingressou (e não ingressou) no início de 2020, formatou-se já sobre o espectro da pandemia da Covid-19, adaptando-se as mudanças no modelo de ensino da UFRGS, com seus formatos síncronos e assíncronos, porém, sempre virtuais. As diferentes disciplinas proporcionaram uma experiência rica, com debates calorosos e contribuições significativas acerca do campo problemático desta pesquisa.

Agradeço aos professores convidados de minha banca de defesa de tese. **Profa. Dra. Ana Lúcia Suárez Maciel**, de quem tive a oportunidade de ser seu aluno ainda nos tempos de minha graduação em Serviço Social, no início dos anos 2000, e agora recebo importantes contribuições para esta pesquisa, a partir da qualificação até esse momento. **Prof. Dr. Luciano Bedin da Costa**, profissional inspirador das Letras e da docência, que em suas contribuições no processo de qualificação me proporcionaram resgatar e aprofundar categorias, conceitos e autores da Psicologia Social e Institucional, que contribuíram para elaboração desta tese. **Profa. Dra. Dolores Sanches Wunsch**, que tive a oportunidade de conhecer como seu aluno no curso de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais e Serviço Social da UFRGS, no ano de 2018, mas também como seu aluno de estágio docente do doutorado e nos encontros do NEST. Aos três convidados, agradeço imensamente por terem aceitado me acompanhar nesta jornada, sobretudo, pelas contribuições para esta tese.

E do universo da academia para os laços familiares, agradeço a dona **Magda**, minha mãe, que com esforço pagou minha primeira faculdade, para só depois de ter o filho formado, ir, igualmente, realizar seu sonho de ter um curso superior em Pedagogia. Ela que escolheu como profissão ser professora e me incentivou ao hábito da leitura, hoje afirmo que quero seguir seus passos na docência. Obrigado, mãe.

Aos meus filhos, **Francisco e Clara**, que mesmo pequenos, com 9 e 7 anos respectivamente, me dão coragem e energia para conciliar todos os compromissos e responsabilidades da vida com os estudos. Espero, mesmos com todas minhas limitações, ser exemplo para eles. Que possam seguir tendo o gosto pelos livros e pela leitura, e que em um futuro próximo possa ter a alegria de vê-los nas cadeiras de uma universidade pública.

Ao meu amor, **Cristina**, mulher inspiradora e companheira. Compartilhamos uma dupla jornada acadêmica nesse período, ela que concluiu o mestrado em Psicanálise Clínica e Cultura, em 2021, também aqui pela UFRGS. Foram tempos desafiadores e ao mesmo tempo gratificantes. Compartilhamos opiniões sobre nossas pesquisas, respeitamos o espaço do outro, fomos compreensivos e continuamos nos amando.

Obrigado a todos que me fizeram acreditar “que eu não ando só”.

“Tudo o que era sólido se desmancha no ar, tudo o que era sagrado é profano, e as pessoas são finalmente forçadas a encarar com serenidade sua posição social e suas relações recíprocas”.

Karl Marx

“As forças sociais que administram o capitalismo hoje. Elas entenderam que a produção de subjetividade talvez seja mais importante do que qualquer outro tipo de produção, mais essencial até do que o petróleo e as energias”.

Félix Guattari.

RESUMO

A presente tese de doutorado buscou compreender como os modos de subjetivação capitalísticos, atravessados pelas tecnologias digitais nas relações sociais de trabalho, impactam a experiência subjetiva entre motoristas e a Uber. O estudo resultou de uma pesquisa qualitativa de caráter exploratório com fontes documentais. O método de suporte para análise de dados foi a Análise de Discurso (Michel Pêcheux) e o enfoque teórico teve base na teoria e tradição marxista, estabelecendo os enlaces possíveis na perspectiva das contradições, da totalidade e da historicidade do objeto analisado. O escopo central desta análise partiu de diferentes regulamentações, entre Leis e Decretos de todas capitais dos 26 estados que compõem a federação brasileira e do Distrito Federal - DF. Foi a partir da utilização desse método, na análise das legislações, que permitiu-se identificar como a linguagem se materializa nas relações sociais e explicita os mecanismos que determinam historicamente os processos de significação. Ao concluir esta pesquisa afirma-se como tese: que a Uberização do trabalho caracteriza-se como uma nova expressão da questão social, reflexo das contradições entre o capital e o trabalho, permeada ainda por elementos conceituais que caracterizam o período da reestruturação produtiva. Neste cenário, as novas tecnologias produzem signos e máquinas, que nas redes de relações sociais, estruturadas pela financeirização do capital, produzem dispositivos de valorização e produção de subjetividade. O trabalhador idealiza sua atividade como uma empresa, como um empreendedor, na verdade um empreendedor de si mesmo. O que realmente percebe-se, é que a atividade do motorista de aplicativo pode se caracterizar como trabalho produtivo, pois ele produz um valor que excede o valor de sua força de trabalho, valor que a empresa capitalista se apropria ao final do processo. Dessa forma, a Uberização do trabalho, como expressão da questão social, passa a incorporar o campo de atuação da Psicologia Social e Institucional, assim como, objeto de intervenção para o Serviço Social.

Palavras-chave: uberização; questão social; subjetividade; trabalho.

ABSTRACT

The present doctoral thesis sought to understand how the modes of capitalistic subjectivation, crossed by digital technologies in social work relations, impact the subjective experience between drivers and Uber. The study resulted from an exploratory qualitative research with documentary sources. The support method for data analysis was Discourse Analysis (Michel Pêcheux) and the theoretical focus was based on the Marxist theory and tradition, establishing the possible links in the perspective of contradictions, totality and historicity of the analyzed object. The central scope of our analysis came from different regulations, including Laws and Decrees of all capitals of the 26 states that make up the Brazilian federation and also of the Federal District. It was from the use of this method in the analysis of legislation that allowed us to identify how language is materialized in social relations and explains the mechanisms that historically determine the processes of meaning. At the conclusion of this research, we state as a thesis: that the uberization of work is characterized as a new expression of the social question, a reflection of the contradictions between capital and work, permeated by conceptual elements that characterize the period of productive restructuring. In this scenario, new technologies produce signs and machines, which in the networks of social relations, structured by the financialization of capital, produce devices for the valorization and production of subjectivity. The worker idealizes his activity as a company, as an entrepreneur, in fact an entrepreneur of himself. What actually happens is that the work of the Uber driver is characterized as productive work, as he produces a value in excess of the value of his workforce, a surplus that is appropriated by a capitalist company. In this way, the uberization of work as an expression of the social issue starts to be incorporated into the field of action of Social and Institutional Psychology, as well as an object of intervention for Social Work.

Key-words: uberization; social question; subjectivity; work.

RESUMEN

Esta tesis doctoral busca comprender cómo los modos de subjetivación capitalista, atravesados por las tecnologías digitales en las relaciones sociales laborales, impactan la experiencia subjetiva entre conductores y Uber. El estudio resultó de una investigación cualitativa exploratoria con fuentes documentales. El método de soporte para el análisis de los datos fue el Análisis del Discurso (Michel Pêcheux) y el enfoque teórico se basó en la teoría y tradición marxista, estableciendo los vínculos posibles en la perspectiva de las contradicciones, totalidad e historicidad del objeto analizado. El alcance central de nuestro análisis provino de diferentes regulaciones, incluyendo Leyes y Decretos de todas las capitales de los 26 estados que componen la federación brasileña y también del Distrito Federal. Fue a partir del uso de este método en el análisis de la legislación que permitió identificar cómo el lenguaje se materializa en las relaciones sociales y explica los mecanismos que históricamente determinan los procesos de significación. Al concluir esta investigación, planteamos como tesis: que la uberización del trabajo se caracteriza como una nueva expresión de la cuestión social, reflejo de las contradicciones entre capital y trabajo, permeada por elementos conceptuales que caracterizan el período de reestructuración productiva. En este escenario, las nuevas tecnologías producen signos y máquinas, que en las redes de relaciones sociales, estructuradas por la financiarización del capital, producen dispositivos de valorización y producción de subjetividad. El trabajador idealiza su actividad como empresa, como empresario, de hecho como empresario de sí mismo. Lo que en realidad sucede es que el trabajo del conductor de Uber se caracteriza como trabajo productivo, ya que produce un valor superior al valor de su fuerza de trabajo, un excedente del que se apropia una empresa capitalista. De esta manera, la uberización del trabajo como expresión de la cuestión social pasa a incorporarse al campo de acción de la Psicología Social e Institucional, así como objeto de intervención del Trabajo Social.

Palabras clave: uberización; cuestión social; subjetividad; trabajo.

RÉSUMÉ

La présente thèse de doctorat a cherché à comprendre comment les modes de subjectivation capitaliste, traversés par les technologies numériques dans les relations sociales de travail, impactent l'expérience subjective entre chauffeurs et Uber. L'étude résulte d'une recherche qualitative exploratoire avec des sources documentaires. La méthode de support pour l'analyse des données était l'Analyse du Discours (Michel Pêcheux) et l'axe théorique était basé sur la théorie et la tradition marxistes, établissant les liens possibles dans la perspective des contradictions, de la totalité et de l'historicité de l'objet analysé. La portée centrale de notre analyse provenait de différentes réglementations, y compris les lois et décrets de toutes les capitales des 26 États qui composent la fédération brésilienne et aussi du District Fédéral. C'est à partir de l'utilisation de cette méthode dans l'analyse de la législation qu'il a permis d'identifier comment le langage se matérialise dans les rapports sociaux et d'expliquer les mécanismes qui déterminent historiquement les processus de signification. Au terme de cette recherche, nous énonçons en thèse: que l'ubérisation du travail se caractérise comme une nouvelle expression de la question sociale, reflet des contradictions entre capital et travail, imprégnée d'éléments conceptuels qui caractérisent la période de restructuration productive. Dans ce scénario, les nouvelles technologies produisent des signes et des machines, qui dans les réseaux de rapports sociaux, structurés par la financiarisation du capital, produisent des dispositifs de valorisation et de production de subjectivité. Le travailleur idéalise son activité en tant qu'entreprise, en tant qu'entrepreneur, en fait entrepreneur de lui-même. Ce qui se passe en réalité, c'est que le travail du chauffeur Uber est qualifié de travail productif, car il produit une valeur supérieure à la valeur de sa main-d'œuvre, un surplus qui est approprié par une entreprise capitaliste. Ainsi, l'ubérisation du travail comme expression de la problématique sociale commence à être intégrée dans le champ d'action de la Psychologie Sociale et Institutionnelle, ainsi qu'un objet d'intervention pour le Travail Social.

Mots-clés: ubérisation; question sociale; subjectivité; travailler.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Diferenças entre o Fordismo e o Toyotismo.....	68
Quadro 2 – Relação das capitais com respectivo ano que entrou em vigor a regulamentação.....	104
Quadro 3 – Relação dos instrumentos normativos adotados nas capitais	105
Quadro 4 – Relação da necessidade de autorização por parte da autoridade de trânsito local.....	109
Quadro 5 – Capitais que obrigam o compartilhamento de dados	111
Quadro 6 – Relação das capitais com cobrança de taxa pela operação.....	114
Quadro 7 – Relação de exigência para matriz ou filial das empresas nas capitais	115
Quadro 8 – Relação do número de páginas de cada regulamentação com a respectiva capital.....	117
Quadro 9 – Variação da descrição das atividades das empresas	118
Quadro 10 – Nomenclatura para identificar as empresas nas legislações	119
Quadro 11 – Relação da idade da frota nas capitais.....	122
Quadro 12 – Relação das cidades que exigem ou não a certidão negativa criminal aos motoristas	124
Quadro 13 – Relação das capitais que exigem ou não a contribuição no INSS	126
Quadro 14 – Relação das capitais que exigem o seguro para Acidentes Pessoais de Passageiros (APP)	128
Quadro 15 – Relação das nomenclaturas utilizadas para os motoristas nas capitais	129
Quadro 16 – Capitais que exigem a avaliação dos aplicativos	153

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
1.1 “TODO O PONTO DE VISTA, É SEMPRE, A VISTA DE UM PONTO”	22
1.2 PERCURSO METODOLÓGICO	24
2 O DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO RELACIONADO AO TRABALHO	32
2.1 O SURGIMENTO DO FORDISMO E DO TOYOTISMO	32
2.2 O DESENVOLVIMENTO DAS TECNOLOGIAS DIGITAIS E DA INTERNET	40
2.2.1 Trabalho e Tecnologia	45
2.3 APERFEIÇOAMENTO E DESENVOLVIMENTO NO MODELO DE EMPRESA REDE	50
2.3.1 A Uberização do Trabalho	52
2.4 O SURGIMENTO DA UBER.....	55
2.5 O MODELO CAPITALISTA DE UBERIZAÇÃO DO TRABALHO.....	60
2.6 O MODELO DE GESTÃO DA UBER E A INSERÇÃO DO TRABALHADOR	63
3 A PANDEMIA DA COVID 19 E OS REBATIMENTOS NA CLASSE TRABALHADORA	71
3.1 CONTEXTUALIZAÇÃO SOBRE A CRISE CAUSADA PELA PANDEMIA DA COVID-19	71
3.2 ENFRENTAMENTO À PANDEMIA DA COVID-19 NO BRASIL	74
3.3 REBATIMENTOS NOS TRABALHADORES UBERIZADOS	80
4 A QUEM SERVE A DESREGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE POR APLICATIVO?	87
4.2 (DES) REGULAMENTAÇÃO DA UBER NO BRASIL.....	94
4.3 LEGISLAÇÕES NAS DIFERENTES REGIÕES DO PAÍS	96
4.3.1 Estados e Capitais da Região Norte	97
4.3.2 Estados e Capitais da Região Nordeste	98
4.3.3 Estados e Capitais da Região Centro-Oeste	99
4.3.4 Estados e Capitais da Região Sudeste	100
4.3.5 Estados e Capitais da Região Sul	100
4.4 ANÁLISE DAS REGULAMENTAÇÕES NAS DIFERENTES REGIÕES DO PAÍS	101
4.5 O QUE CONCERNE AO MOTORISTA? DEMAIS EXIGÊNCIAS NAS REGULAMENTAÇÕES.....	119

4.6 BRASÍLIA/DF: LEI Nº 5.691/2016	129
5 QUESTÃO SOCIAL E PRODUÇÃO DE SUBJETIVIDADE	133
5.1 PRODUÇÃO DE SUBJETIVIDADE - ANÁLISE DO DISCURSO NAS REGULAMENTAÇÕES.....	138
5.2 RELAÇÕES SOCIAIS DE TRABALHO ENTRE MOTORISTAS E A UBER	145
5.3 CONTROLE E SUBORDINAÇÃO	149
5.4 UBERIZAÇÃO: UMA NOVA EXPRESSÃO DA QUESTÃO SOCIAL	157
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	166
REFERÊNCIAS	171

1 INTRODUÇÃO

A presente tese de doutorado buscou compreender como os modos de subjetivação capitalísticos, atravessados pelas tecnologias digitais nas relações sociais de trabalho, impactam a experiência subjetiva entre motoristas e a Uber. Essa forma de relação constitui-se na contemporaneidade como base de sustentação das principais mudanças em curso no mundo do trabalho, contribuindo não apenas para as transformações no setor de transporte e outros serviços, mas reconfigurações de diversas outras dimensões da vida em sociedade. Uma Uberização que transcendeu a chamada Uberização do trabalho, para uma Uberização da vida.

O advento da internet e, principalmente, as condições estruturais de conexão móvel, a partir da segunda metade do século XX, vem contribuindo nas mudanças na esfera social, política e econômica. A potência transformadora das novas tecnologias tem vertebrado uma nova fase de desenvolvimento do modo de produção capitalista, denominada por diversos autores (François Chesnais (1996), David Harvey (1992), Ricardo Antunes (2020; 2018; 2010; 2000; 1998), José Paulo Netto (2001) e Byung-Chul Han (2020)) como um período de financeirização do capital ou de capital financeiro. Contudo, após uma sequência de estruturação do capitalismo em um modelo industrial, superado por um padrão sustentado no setor de serviços, a atual estrutura financeirizada e tecnológica, pouco tem contribuído para reduzir as desigualdades sociais, sobretudo, para minimizar as contradições existentes entre o capital e o trabalho, essência e síntese da questão social.

Para descortinar este campo problemático, é de fundamental importância estar atento às inovações tecnológicas, presentes e indutoras das diferentes áreas da vida social, particularmente, nas transformações no mundo do trabalho, decorrentes da utilização dessas tecnologias. Diante disso, se fez oportuno explorar como as tecnologias digitais influenciam, de modo direto e indireto, as relações de trabalho e, sobretudo, como são forjadas as principais legislações brasileiras que regulamentam um setor diretamente impactado por essas inovações, o segmento de transporte por aplicativo.

Há também outro aspecto importante a considerar nesta tese, que diz respeito a forma como o tema do trabalho se torna central para nossa reflexão. O advento da importância do trabalho, ao configurar-se em uma categoria ontológica e bem

inalienável, é aquilo que difere os seres humanos dos seres irracionais. Este é um fator determinante entre os diversos aspectos do convívio social. Além do mais, é por meio da atividade sensível que o sujeito expõe a sua humanidade, retrata sua existência e a compartilha com a natureza, da qual ele é parte constituinte (MARX, 2013). Conforme o autor, “o trabalho é, assim, uma condição de existência do homem, independente de todas as formas sociais, eterna necessidade natural de mediação do metabolismo entre homem e natureza e, portanto, da vida humana” (MARX, 2013, p. 98).

Desde que o homem descobriu que a sua sobrevivência no ambiente dependia da sua interação e atuação operacional com o mundo orgânico e o capital de procedência do seu trabalho, a sua existência deixou de ser meramente biológica. Na linha histórica da existência humana, o trabalho surge pela necessidade em atender e satisfazer as necessidades do homem e a reprodução da espécie (ANTUNES, 2000). Dessa forma, se não é visível o caráter útil dos proventos do trabalho, desaparece o caráter útil dos trabalhos neles representados (MARX, 1985) e desaparecem também, portanto, “[...] as diferentes formas concretas desses trabalhos, que deixam de diferenciar-se um do outro para reduzir-se em sua totalidade a igual trabalho humano, a trabalho humano abstrato” (MARX, 1985, p. 47).

Nesse sentido, a existência do homem no mundo reside na transformação do âmbito natural, por meio da utilização de propriedades primárias. Uma das possibilidades de acontecer este processo, é por meio de uma atividade consciente, em que o sujeito produz elementos indispensáveis à sua vida. Segundo Marx (2017), o trabalho é a ação laboral com uso da força física e intelectual para os homens produzirem os meios de sua subsistência. Conforme o autor:

Do ponto de vista do processo de trabalho em geral, apresentava-se como produtivo aquele trabalho que se realizava num produto, mais concretamente numa mercadoria. Do ponto de vista do processo capitalista de produção, junta-se uma determinação mais precisa: é produtivo aquele trabalho que valoriza diretamente o capital, o que produz mais-valia, ou seja, que se realiza – sem equivalente para o operário, para o executante – numa mais-valia. (MARX, 2017, p. 109).

Dessa forma, enfatiza-se que o trabalho possui um caráter ontológico, pois o indivíduo passa a ser inserido em um contexto social, buscando o seu provento através do câmbio da sua mão de obra e abandonando a sua condição de sujeito

apenas biológico. A atividade de trabalho encontra-se em um processo de subordinação em relação ao modo de produção capitalista, sendo a atividade laboral, ou o trabalho em si, apenas uma mercadoria da qual o trabalhador se vê obrigado a vender no mercado em troca de sua subsistência.

Além disso, como qualquer bem de consumo, o valor atribuído à força de trabalho é representado pelo tempo operante, socialmente necessário, para sua reprodução. Segundo Marx (2013), esse processo diz respeito ao quanto o operário precisa trabalhar diariamente para arcar com as necessidades próprias da produção e reprodução da força de trabalho, sejam elas do estômago ou da fantasia.

Por conseguinte, é de responsabilidade do próprio trabalhador a condição de reprodução de sua força de trabalho e a garantia de sua manutenção futura para atender suas necessidades. Alguém que expropriado dos meios de produção, restou-lhe apenas sua própria força para trabalhar, a quem Marx denominou de proletariado.

Em uma retrospectiva histórica, no período medieval, por exemplo, o trabalho rural era a fonte principal da economia. A produção do homem agrário estava relacionada com a sua necessidade de consumo próprio e não visava lucro ou moeda corrente. Nesse período, a comercialização de produtos era realizada através do escambo dos alimentos produzidos pelo agricultor. Essa atividade é conhecida como relação próxima entre produto, produção e consumo (ANTUNES, 2000).

A força de trabalho é definida como bem inalienável do ser humano. No conceito marxista, a alienação é uma categoria que pode ser compreendida a partir da possibilidade do homem de se autocriar, nas condições necessárias para isso. Deve ser entendido, sobretudo, a partir daquela atividade que distingue o homem de todos os outros animais, isto é, daquela atividade através da qual o homem produz os seus meios de vida e se constitui a si mesmo com o trabalho humano (MARX, 2013). Segundo Leandro Konder (2009, p. 40), “essa concepção do homem como autocriação, como ser que se produz a si mesmo pelo trabalho humano, é um dos fenômenos essenciais da filosofia marxista”. Desse modo, a partir desta perspectiva, o trabalho seria o bem mais importante do indivíduo, e aliená-lo deste direito é restringi-lo do proveito advindo da sua atuação operacional e da sua própria vida.

Nesse sentido, a definição de alienação na teoria marxista está diretamente vinculada aos conceitos de mais-valia e trabalho produtivo. Dessa forma, passa a

existir um distanciamento do trabalhador em relação ao resultado de seu trabalho, ou seja, ao produto final que ele produz. Um artesão, por exemplo, produzia de forma integral um bem que seria para seu próprio consumo. No modelo de produção capitalista há uma cadeia de produção, dividida em diferentes etapas, em que muitas vezes o trabalhador nem sequer sabe o resultado final de seu trabalho, sendo esse afastamento do trabalhador do produto de seu trabalho, denominado de alienação (MARX, 2013), necessária para a produção de mais-valia. Segundo o autor:

Trabalho produtivo [...] é o trabalho assalariado que, na troca pela parte variável do capital (a parte do capital despendida em salário), além de reproduzir essa parte do capital (ou o valor da própria força de trabalho), ainda produz mais-valia para o capitalista. (MARX, 2013, p. 132-133).

Na esfera das mudanças entre as relações sociais e de trabalho do indivíduo, que primeiramente era arraigado ao meio rural, há o surgimento das metrópoles no período da Revolução Industrial. Estas tornaram-se atrativas para a população, devido à oferta de trabalho, o que ocasionou o êxodo rural, deslocando o sujeito que dependia da terra como meio de subsistência, para os centros urbanos. O homem, que agora vive na cidade, distanciou-se de sua identidade agrária, surgindo dessa forma, uma classe operária, que passaria a viver apenas da venda de sua força de trabalho (MARX, 2013).

Nesse sentido, o trabalho, ontologicamente, sustenta a diferença do homem dos demais seres, sobretudo, é igualmente o que lhe confere uma condição dialética e determinante de interação social. Sendo por meio dessa ação consciente, que os sujeitos externalizam sua condição humana, estabelecendo troca e interação com o meio natural (MARX, 2013).

A teoria marxista vem sendo, ao longo da história, um importante fio condutor para entender o funcionamento do modo de produção capitalista. Suas bases originárias, a partir da obra “O Capital” de Karl Marx, possibilitaram a formulação de importantes categorias, não apenas para desvelar o capitalismo, mas, sobretudo, para difundir seu método dialético crítico. Ao longo do processo de desenvolvimento do modelo capitalista, é possível identificar diferentes fases de sua estruturação, com características bastante distintas, como a fase do capitalismo mercantil, capitalismo industrial e capitalismo financeiro. Será mais precisamente entre a fase industrial e financeira que a análise será posicionada, transitando entre os períodos

fordistas e toyotistas da fase do capitalismo industrial, até o momento atual, em sua fase financeirizada e globalizada.

Um outro aspecto para refletir diz respeito ao modo de pensar o trabalho igualmente com forma de resistência, mas antes disso, pensar em resistir a precarização do próprio trabalho. Enquanto o modo de produção capitalista seguir mantendo sua estrutura geradora de contradições entre o capital e o trabalho e, por sua vez, essa contradição for energia motriz para a criação de novas expressões da questão social, tanto o Serviço Social, quanto a Psicologia Social e Institucional, careceram de pensar juntas formas de enfrentamento e resistência.

As transformações no modelo de produção capitalista vêm sendo analisadas desde seu surgimento. Contudo, há existência de períodos ou ciclos em que suas estruturas são mais definidas, como por exemplo, o período fordista-taylorista, baseado na industrialização como princípio. Mesmo nessa fase, o uso de novas tecnologias já se fazia presente e influenciava suas relações sociais de trabalho. Segundo Iamamoto (2015, p. 143):

Na esfera da organização da produção, o padrão fordista-taylorista convive com formas de organização da produção dotadas de elevado padrão tecnológico, mediante a incorporação dos avanços científicos de última geração apropriados pelas empresas multinacionais, mas que tem como contrapartida relações de trabalho regressivas do ponto de vista dos interesses dos trabalhadores.

Conforme a autora, as inovações tecnológicas enlaçam a dimensão privada, deixando-as suscetíveis as amarras do modelo de produção capitalista que cruzam o território da produção, fazendo com que o cotidiano das relações sociais seja regido pela lógica mercantil (IAMAMOTO, 2015). Dessa forma, invadindo e ocupando espaços individuais e de autonomia que deveriam estar reservados ao ócio, a família, ao erotismo ou mesmo a contemplação estética.

Assim como a empresa Ford e Toyota serviram como referência de estudos das mais diferentes áreas do conhecimento e, por conseguinte, a partir de seus próprios nomes – na verdade nomes de seus fundadores – foram utilizados para nominar distintas fases do desenvolvimento do modo de produção capitalista, a Uber vem seguindo os mesmos passos. De certa forma, inovadora em seus métodos e aplicações tecnológicas, ela tem servido de referência para estudos não apenas na área da tecnologia ou da economia, como também nas ciências sociais, direito, psicologia, serviço social, entre outras. Assim como, o Fordismo e o Toyotismo, a

Uberização é um fenômeno de ordem econômica e social que passou a ocupar um importante espaço nos estudos acadêmicos.

Um dos modelos mais contemporâneos de inovações nas formas de prestação de serviços, a partir unicamente do emprego dos chamados *app's*, é observado no setor de transporte de passageiros, chamado inicialmente de compartilhamento de viagens. Apesar de determinadas empresas operarem em tipos de negócios similares já nos anos 2000, foi em 2009 que nasceu a Uber, em São Francisco, nos Estados Unidos, tornando-se rapidamente a maior plataforma desse tipo de negócio.

Conforme informações disponibilizadas pela própria empresa, somente no Brasil, atualmente são mais de 1 milhão de motoristas com seus cadastros ativos (UBER, 2020). Reunidas as demais operadoras no país, segundo pesquisa realizada em 2021 pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, são mais de 1,4 milhões de empregos no setor de transporte por aplicativos (IPEA, 2021). Esse contingente de trabalhadores, como analisou este estudo, estão à margem das relações formais de trabalho, orbitando na esfera do trabalho desprotegido. Segundo o relatório:

Com a ascensão das plataformas de aplicativos para transporte de passageiros e o conseqüente avanço tecnológico que facilita mais contratações de curto prazo, é possível perceber que a quantidade de pessoas com empregos não tradicionais como autônomos e trabalhadores temporários teve um crescimento exponencial nos últimos anos. (IPEA, 2021).

Nessa perspectiva, entende-se que tanto para o Serviço Social, quanto para a Psicologia Social e Institucional, o debate das Políticas Sociais e da Proteção Social se faz necessário também como fio condutor desta análise. O surgimento de uma questão, a partir de sua institucionalização ou emergência, trata de um processo complexo, superando uma forma simplista, natural ou mecânica de reflexão. *A pari passu*, formas de resistência a identificação de novas questões são forjadas na sociedade, ora buscando minimizar seus impactos, ora naturalizando suas causas e efeitos. Isso se observa, principalmente, nos setores conservadores que sustentam seus discursos em fatores liberais e econômicos. Conforme Fleury (1994, p. 131), “existem diferentes formas de poder que impedem o surgimento histórico de uma questão, tais como negar sua problematidade, afirmar sua inevitabilidade, relegá-la ou reprimi-la”.

O método de análise e a base teórica desta tese tiveram o enfoque na tradição e teoria marxista. A maneira de expor buscou exibir pensamentos distintos, tendo o entendimento de que o contraditório se insere em um método que ambiciona posicionar-se dialético. Segundo Prates (2020, p. 4):

A opção por esse método é uma escolha política, porque recusa a neutralidade científica e faz a clara opção pela defesa de patamares de sociabilidade onde haja espaço para o reconhecimento da diversidade e do direito de todos às riquezas materiais e simbólicas socialmente produzidas. Trata-se, portanto, de um método radical. E ser radical é ir à raiz, a origem dos fenômenos, o que requer a reconstituição histórica, que parte da estrutura presente e volta ao passado, problematizando-o (regressivo) e, depois, retorna ao presente de modo superado (progressivo), porque ao longo do processo de desvendamento das contradições e da reflexão crítica, construiu novos conhecimentos, ressignificou processos e realizou novas sínteses.

As categorias do método em suas complementariedades de totalidade, historicidade, mediação, trabalho e contradição, igualmente se fizeram presente como linha condutora deste estudo. Dessa maneira, buscou-se responder o seguinte problema: Como os modos de subjetivação capitalísticos, atravessados pelas tecnologias digitais nas relações sociais de trabalho, impactam a experiência subjetiva entre motoristas e a Uber?

Esse problema se desdobrou em três questões norteadoras: 1. Como as produções teóricas nacionais situam-se quanto à influência das dimensões organizacionais e subjetivas em relação ao trabalho no modo de produção fordista e toyotista em comparação com a chamada Uberização do trabalho? 2. Como a legislação das 26 capitais dos estados brasileiros e do Distrito Federal – DF, que regulamentaram a atividade de transporte por aplicativos, entre os anos de 2016 e 2019, situaram a condição do motorista em relação às empresas de tecnologia de transporte? 3. Como a legislação das 26 capitais dos estados brasileiros e do Distrito Federal – DF pode contribuir para a produção de subjetividade dos motoristas em sua experiência profissional em relação à empresa?

Ao realizar esta tese, se propôs atingir o objetivo geral de: compreender como os modos de subjetivação capitalísticos, atravessados pelas tecnologias digitais nas relações sociais de trabalho, impactam a experiência subjetiva entre motoristas e a Uber. Quanto aos objetivos específicos, trabalhou-se sobre a seguinte proposta:

1. Comparar como algumas das produções teóricas nacionais têm demonstrado a influência das dimensões organizacionais e subjetivas em relação ao

trabalho no modo de produção fordista e toyotista em comparação com a chamada Uberização do trabalho;

2. Verificar como a legislação das 26 capitais dos estados brasileiros e do Distrito Federal – DF, que regulamentaram a atividade de prestação de serviço por aplicativos, situaram a condição do motorista em relação às empresas de tecnologia de transporte;

3. Analisar como a legislação das 26 capitais dos estados brasileiros e do Distrito Federal – DF, pode contribuir para a produção de subjetividade dos motoristas em sua experiência profissional em relação à empresa.

1.1 “TODO O PONTO DE VISTA, É SEMPRE, A VISTA DE UM PONTO”¹

A partir da contribuição feita na banca de qualificação desta tese, surgiu a provocação para que se superasse a invisibilidade do autor, e que nessa proposta, agora, entende-se que a trajetória do pesquisador é um elemento fundamental no processo de apresentação dos resultados deste estudo. Neste sentido, resgataram-se alguns elementos considerados centrais e motivadores para que nos últimos anos, as pesquisas realizadas por este pesquisador, tenham sido voltadas para o campo problemático das relações sociais de trabalho atravessado pela utilização de novas Tecnologias de Informação e Comunicação - TIC. A primeira formação no ensino superior como Assistente Social, no início dos anos 2000, foi motivada pelo desejo de possuir um instrumental teórico-metodológico para intervenção no campo da assistência social. Contudo, a busca por maior conhecimento para qualificação da intervenção, fez com que se buscasse também a graduação como licenciado em Ciências Sociais, poucos anos depois, proporcionando uma aproximação com a área da docência, mas de modo ainda incipiente.

Em uma experiência profissional na Prefeitura de Canoas/RS, no ano de 2009, surgiu a oportunidade de coordenar um projeto chamado “Ágora Virtual”. Foi a partir desta plataforma que ocorreram os primeiros ensaios quanto à possibilidade de convergência dos meios de participação presenciais e virtuais na administração pública. A experiência prática adquirida na gestão, em especial no Projeto Ágora Virtual, despertou o interesse de aprofundar os estudos sobre o tema das

¹ Frase de autoria de Leonardo Boff.

tecnologias digitais e sua interação com as relações sociais de trabalho. Este tema foi, posteriormente, utilizado para o Trabalho de Conclusão de Curso de uma especialização em Planejamento e Gestão, concluída em 2012, denominado: Gestão Digital: um estudo de caso da Ágora Virtual da Prefeitura de Canoas/RS.

Após um intervalo no esforço acadêmico formal, de aproximadamente 5 anos, veio a escolha pelo mestrado do Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais e Serviço Social – UFRGS, sendo o início de um novo ciclo, marcado pelo desejo de reencontro com a profissão e de aprofundar as discussões sobre políticas sociais. Constituiu-se ainda como uma experiência intensa de produção acadêmica, revisitando o ensino, a pesquisa e a extensão. O ingresso no mestrado ocorreu em 2018, concluindo em julho de 2019, após 1 ano e 4 meses. Ao longo desta tese, foram revisitados alguns elementos que constituíram a dissertação de mestrado e serviram de base para a continuidade dos estudos sobre esse campo problemático ao longo do doutorado. Entende-se que se faz necessário, para aqueles que se aventuram no campo da gestão pública, contribuir também com a produção do conhecimento, a fim de enfrentar as precarizações vividas no mundo do trabalho. É preciso cada vez mais pesquisas para que se evite o desmantelamento das políticas sociais, do serviço público, da proteção e dos direitos sociais.

É importante salientar que o Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social e Institucional possibilitou debater com profundidade o papel do Estado na atualidade, superando a polarização simplista de máximo ou mínimo. Pensar a gestão das políticas sociais de maneira mais sistêmica e universalizada e menos fragmentada, possibilita melhores resultados no enfrentamento à questão social. Também proporciona uma tentativa de compreender as transformações em curso do modo de produção capitalista e sua influência nas relações sociais de trabalho. A mundialização do capital, o capital fetiche e monopolista, o crescimento do setor de serviços em detrimento do setor industrial, configuram-se como a história em curso, carecendo de investigação, intervenção, resistência e enfrentamento.

Ao longo desse período foi possível ter a oportunidade de participar, desde 2018, do grupo de pesquisa do Núcleo de Estudos e Pesquisa em Saúde e Trabalho – NEST, vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais e Serviço Social – UFRGS e ao programa de Pós-Graduação em Psicologia Social e Institucional, coordenado pela Profa. Dra. Jussara Maria Rosa Mendes. O NEST tem contribuído para a produção de conhecimento na área da Saúde do Trabalhador e

da Proteção Social. Com isso, reconhecendo que o trabalho e a saúde, bem como, a proteção social, configuram-se como categorias centrais nas pesquisas e nos estudos desenvolvidos pelo Núcleo, interligando os projetos de pesquisa nos diferentes níveis acadêmicos. As pesquisas sustentam-se no desvelamento da invisibilidade dos processos de saúde e adoecimento dos trabalhadores e da produção do sofrimento social. Dessa forma, buscando trazer contribuições para enfrentar os agravos a saúde do trabalhador na expectativa da integralidade e da atenção e proteção da saúde, a partir da problematização dos diferentes cenários sociais e políticas públicas que constituem modelo de proteção social brasileiro.

Foi neste cenário que nasceu a escolha pelo Doutorado em Psicologia Social e Institucional, espaço onde foi possível direcionar os esforços para a produção acadêmica, disponibilizando tempo e energia para seguir o caminho da docência, da possibilidade de intervenção e da pesquisa com qualidade e implicação. Por mais que se tenha convicções próprias, elas não são dogmas. Existe abertura ao diálogo e a mudanças de rumos. Mas, além disso, existe disposição de dar continuidade aos estudos sobre as relações sociais de trabalho, sobre a experiência subjetiva dos trabalhadores uberizados e suas estratégias de resistência. Um tema atual da realidade brasileira, com implicações diretas no cotidiano dos sujeitos.

1.2 PERCURSO METODOLÓGICO

Para a construção e exposição do caminho metodológico, uma importante preocupação foi de tentar não acometer-se do erro de produzir uma tese baseada apenas em exageros de formalismos que pudessem se tornar improdutivos e estereotipados em seus resultados. É certo, também, que em momento algum teve-se por pretensão desconsiderar ou ignorar os paradigmas metodológicos que nortearam este estudo, que, por outro lado, poderia conduzir a resultados baseados apenas em um simples empirismo.

Segundo Minayo (1994), apenas a técnica isoladamente pode levar a produção de um conjunto padronizado de respostas e uma aridez formal. Contudo, desprezar a técnica pode conduzir a conclusões ilusórias ou reflexões excessivamente abstratas. Nesse sentido, procurou-se produzir os resultados desta tese, fruto de um equilíbrio teórico e metodológico que possibilitou maior segurança em sua apresentação.

Ao explorar as legislações que regulamentam a atividade de motorista de aplicativo em todo o país e ao identificar diferentes relações sociais baseadas na perspectiva marxista, foi possível apontar nas legislações, os modos de subjetivações capitalísticos. Para que se atingisse os resultados desta tese, e por considerar o mais oportuno em face do problema de pesquisa, utilizou-se como método a pesquisa qualitativa de caráter exploratório. Nesse sentido, Minayo (1994, p. 15) apresenta a seguinte afirmação:

Que o objeto das Ciências Sociais é essencialmente qualitativo. A realidade social é o próprio dinamismo da vida individual e coletiva com toda a riqueza de significados [...] Para isso, ela aborda o conjunto de expressões humanas constantes nas estruturas, nos processos, nos sujeitos, nos significados e nas representações.

Assim sendo, buscou-se explorar ao longo da análise, as diferentes formas de representações, de significados e, sobretudo, das subjetividades. No que concerne o caráter exploratório utilizado na pesquisa que resultou nesta tese, a temática da Uberização do trabalho ainda é pouco explorada pelo viés das Ciências Sociais, sobretudo, pela Psicologia Social. Portanto, justifica-se seu caráter exploratório, que, segundo Vergara (2009, p. 42), “por ser realizada em áreas na qual há pouco conhecimento acumulado e sistematizado. Por sua natureza de sondagem, não comporta hipóteses, que, todavia, poderão surgir durante ou ao final da pesquisa”.

Quanto aos procedimentos analíticos adotados, por tratar-se de uma pesquisa exploratória, optou-se pela utilização de uma pesquisa de caráter documental como meio de investigação. O principal corpus da análise documental foi extraído do conjunto de Leis e Decretos das capitais brasileiras que regulamentaram o transporte por aplicativo, entre os anos de 2016 a 2019.

No entanto, como trata-se de uma pesquisa essencialmente acadêmica, a pesquisa bibliográfica permeou também esta tese, do início ao fim. O estudo das bibliografias sobre a temática da Uberização do trabalho, mesmo que incipientes no Brasil, contribuiu de modo significativo para esclarecer uma série de questões acerca, principalmente, do entendimento sobre as relações sociais de trabalho que se estabelecem entre motoristas e as empresas de aplicativo. Sobre a pesquisa bibliográfica, Fonseca (2002, p. 32) afirma:

A pesquisa bibliográfica é feita a partir do levantamento de referências teóricas já analisadas, e publicadas por meios escritos e eletrônicos, como

livros, artigos científicos, páginas de web sites. Qualquer trabalho científico inicia-se com uma pesquisa bibliográfica, que permite ao pesquisador conhecer o que já se estudou sobre o assunto. Existem porém pesquisas científicas que se baseiam unicamente na pesquisa bibliográfica, procurando referências teóricas publicadas com o objetivo de recolher informações ou conhecimentos prévios sobre o problema a respeito do qual se procura a resposta.

Para além do corpus principal de análise, advindo das legislações, utilizou-se também de um arcabouço de fontes secundárias de informações, oriundas de instituições respeitadas no Brasil, como por exemplo, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), jornais e revistas em meios físico e digital, tanto de veículos tradicionais de grande circulação, quanto sites menores que tratam especificamente do tema em análise. Todos esses elementos reforçam o caráter documental desta pesquisa, que segundo Fonseca (2002, p. 32):

A pesquisa documental trilha os mesmos caminhos da pesquisa bibliográfica, não sendo fácil por vezes distingui-las. A pesquisa bibliográfica utiliza fontes constituídas por material já elaborado, constituído basicamente por livros e artigos científicos localizados em bibliotecas. A pesquisa documental recorre a fontes mais diversificadas e dispersas, sem tratamento analítico, tais como: tabelas estatísticas, jornais, revistas, relatórios, documentos oficiais, cartas, filmes, fotografias, pinturas, tapeçarias, relatórios de empresas, vídeos de programas de televisão, etc.

Como mencionado anteriormente, o *corpus* principal para a realização da pesquisa documental foi o conjunto de legislações das 26 capitais brasileiras e do Distrito Federal - DF para regulamentar o transporte por aplicativo no Brasil. São as seguintes legislações:

Região Norte:

Acre – Rio Branco: Lei nº 2.294 de 30 de julho de 2018.

Amapá – Macapá: Lei nº 2.322 de 27 de dezembro de 2018.

Amazonas – Manaus: Lei nº 2.486 de 24 de julho de 2019.

Pará – Belém: Decreto nº 94.766 de 04 de outubro de 2019.

Rondônia – Porto Velho: Lei Complementar nº 717 de 04 de abril de 2018.

Roraima – Boa Vista: Não foi identificada legislação vigente sobre o tema.

Tocantins – Palmas: Lei nº 2.330 de 13 de julho de 2017.

Região Nordeste:

Alagoas – Maceió: Lei nº 6.876 de 07 de março de 2019.

Bahia – Salvador: Lei nº 9.488 de 03 de outubro de 2019.

Ceará – Fortaleza: Lei nº 10.751 de 08 de junho de 2018.

Maranhão – São Luís: Lei nº 6.481 de 10 de abril de 2019.

Paraíba – João Pessoa: Não foi identificada legislação vigente sobre o tema.

Pernambuco – Recife: Lei nº 18.528 de 21 de novembro de 2018.

Piauí – Teresina: Lei nº 5.324 de 07 de janeiro de 2019.

Rio Grande do Norte – Natal: Lei nº 6.913 de 19 de junho de 2019.

Sergipe – Aracaju: Não foi identificada legislação vigente sobre o tema.

Região Centro-Oeste:

Goiás – Goiânia: Decreto nº 2.890 de 06 de outubro de 2017.

Mato Grosso – Cuiabá: Lei nº 6.376 de 09 de abril de 2019.

Mato Grosso do Sul – Campo Grande: Lei nº 6.294 de 01 de outubro 2019.

Região Sudeste:

Espírito Santo – Vitória: Decreto nº 16.770 de 29 de julho de 2016.

Minas Gerais – Belo Horizonte: Lei nº 11.185 de 13 de agosto de 2019.

Rio de Janeiro – Rio de Janeiro: Decreto nº 46.417 de 29 de agosto de 2019.

São Paulo – São Paulo: Decreto nº 56.981 de 10 de maio de 2016.

Região Sul:

Paraná – Curitiba: Decreto nº 1.302 de 18 de julho de 2017.

Rio Grande do Sul – Porto Alegre: Lei nº 12.162 de 09 de dezembro 2016.

Santa Catarina – Florianópolis: Projeto de Lei nº 1.680 de 2018.

Além das regulamentações citadas, foram utilizados diversos outros materiais oriundos de fontes secundárias e dados estatísticos elaborados por institutos oficiais do Estado, como por exemplo, a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio Contínua (PNAD), vinculada ao IBGE. Tal pesquisa apresenta uma abrangência territorial brasileira mais ampla e fornece dados e informações a cada trimestre sobre o trabalho no Brasil, com características socioeconômicas da população do país. Outra instituição reconhecida nacionalmente e utilizada neste estudo foi o Departamento Intersindical de Estatística e Estudo Socioeconômico (DIEESE), contribuindo com dados conjunturais sobre trabalho e renda no país.

Ao falar sobre Uberização e a influência das tecnologias digitais no trabalho, foi também de fundamental importância compreender como o Brasil se posiciona quanto a abrangência e o acesso das tecnologias móveis em seu território. Nesse sentido, a Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL) publica periodicamente os dados e informações sobre diferentes tecnologias utilizadas no Brasil: computadores remotos, linhas de celulares ativas, acesso à banda larga por região do país, estados e cidades. A análise desses dados mostrou tendências da conduta de uso da tecnologia e de quem é a população economicamente ativa que utiliza as novas tecnologias digitais, sobretudo, sua interação com o trabalho.

Outro aspecto diz respeito ao universo de motorista da Uber no Brasil, segundo dados disponibilizados pela própria empresa, no início de 2022, chegaram a um patamar superior a 1 milhão. É um quantitativo significativo e, possivelmente, muito rico para uma futura análise quantitativa ou mesmo à utilização de outras metodologias. Aqui, reforça-se a opção pela pesquisa qualitativa, na qual a autora Minayo (1994, p. 64) define que “a pesquisa qualitativa não se baseia no critério numérico para garantir sua representatividade. Uma pergunta importante nesse item é quais indivíduos sociais tem uma vinculação mais significativa para o problema a ser investigado?”.

Outras expressivas fontes que contribuíram para a composição da base de dados desta pesquisa documental foram oriundas da *World Wide Web* - WWW. Portais de notícias, páginas de redes sociais, blogs entre outros. A imprensa tradicional em seus canais digitais como Zero Hora, Folha de São Paulo e Estadão. Outros canais de menor circulação e abrangência e até menos conhecidos, mas de trânsito confiável no setor de tecnologia, ofereceram informações e dados atuais sobre a temática em estudo

No que tange o arcabouço de metodologias para a análise dos dados, a opção teórico-metodológica foi a Análise de Discurso, da escola francesa de Michel Pêcheux, com a leitura e crítica no Brasil, da professora Eni Orlandi. A adoção das técnicas e procedimentos de análise dessa metodologia permitiu descortinar os significados, as aparências, o presente e ausente nos textos, os escritos e não escritos do corpus de análise. Segundo Orlandi (2003, p. 15): “o discurso torna possível tanto a permanência e a continuidade quanto o deslocamento e a transformação do homem e da realidade em que ele vive. O trabalho simbólico do discurso está na base da produção da existência humana”.

Conforme Orlandi (2003), o ponto central da Análise de Discurso situa-se na forma como um objeto simbólico poderia construir significados, tendo como estrutura basilar seus aspectos ideológicos, históricos e sociais. Ao utilizar este método, propõe-se um ousado desafio, de explorar os significados da palavra escrita na busca de elementos que contribuíssem para a produção de subjetividade.

Ainda em tempo, os elementos éticos estiveram permanentemente vertebrando esta tese, destacando a importância e a pertinência da ética em pesquisa para sustentar qualquer produção acadêmica. O elemento ético ultrapassa não apenas um caráter reflexivo constante que, conforme Rios (2011), está diretamente relacionado a ação em si, no caminho da formulação e construção de um aprendizado coletivo, sobretudo com capacidade de intervenção. Esse olhar necessita ser o mais abrangente e integral possível, em todas as fases da pesquisa.

Nesse sentido, a atenção em etapas de análise e especialmente na apresentação dos resultados carecem também de um olhar ético. Outra questão importante dialoga com o momento de compartilhar os benefícios do estudo, em que na exposição dos resultados, tanto para os pares da academia, quanto para os trabalhadores de aplicativos, exista a possibilidade de uma reflexão coletiva sobre o uso e não uso das tecnologias em seu trabalho. Dessa forma, contribuindo para alguma transformação que produza avanços em sua condição de trabalho e mais do que isso, que essas melhorias se estendam para toda a sociedade.

Neste primeiro capítulo, intitulado de Introdução, resgatou-se o conceito teórico marxista relacionado ao trabalho, destacando elementos importantes da análise do modo de produção capitalista como a relação de compra e venda da força de trabalho. Exibiu-se, igualmente, o objetivo e campo problemático com as questões que nortearam este estudo. Resgatou-se a trajetória do autor com suas principais experiências profissionais e acadêmicas e, sobretudo, as motivações que o levaram a ingressar nesse campo de pesquisa e atuação. Nesta parte, apresentou-se o caminho metodológico que foi utilizado ao longo da apresentação dos resultados desta tese.

No segundo capítulo buscou-se apresentar um breve histórico do desenvolvimento tecnológico relacionado ao trabalho, desde suas formas mais primitivas até as atuais tecnologias digitais. Analisou-se nesse capítulo algumas das principais características do modelo capitalista no denominado período fordista-taylorista e comparou-o com o modelo toyotista de produção até a chamada

reestruturação produtiva. Ainda na parte inicial, apresentou-se o cenário do desenvolvimento das tecnologias de comunicação sem fio, o crescimento do acesso à internet no Brasil até a chegada da Uber no país e os primeiros ensaios sobre o conceito de Uberização do trabalho.

No terceiro capítulo não se pode deixar de trazer para as reflexões desta tese os aspectos da pandemia da Covid-19, que assolaram o Brasil e o mundo no início de 2020, em especial, seus impactos sobre os trabalhadores de aplicativo no país. Contextualizou-se seu surgimento, mas principalmente os mecanismos e políticas de enfrentamento à pandemia, adotadas pelo governo brasileiro, desde a postura negacionista assumida por alguns de nossos principais governantes até a ágil e eficiente rede de atenção básica do Sistema Único de Saúde (SUS), que rapidamente garantiu a vacinação da grande maioria da população. Na parte final do capítulo três, apresentou-se um cenário onde a pandemia levou a exposição máxima dos trabalhadores de aplicativo, entre motoristas e entregadores, que flertavam com o vírus para garantir a segurança sanitária daqueles que tinham o privilégio de se isolarem.

Apresentou-se no quarto capítulo o que foi denominado de corpus central de da pesquisa documental, onde analisou-se as legislações das 26 capitais dos estados brasileiros e do Distrito Federal – DF. Elencou-se 15 diferentes características observáveis em todas as legislações, que possuem elementos de convergência e divergência e contribuem para a conclusão de que as legislações constituem-se como fortes instrumentos de produção de subjetividade do modo de produção capitalista. Um arcabouço legal que reforça o discurso de “regulamentar para desregulamentar”, ou seja, as leis são forjadas para dar mais liberdade ao mercado em detrimento dos trabalhadores.

No quinto e último capítulo apresentaram-se as costuras e análises que permitiram chegar aos resultados desta tese, ao afirmar que a Uberização do trabalho pode constituir-se como uma nova expressão da questão social, objeto de intervenção do Serviço Social e também campo de atuação da Psicologia Social e Institucional. Nessa parte da tese, concluiu-se que é possível identificar diferentes relações sociais de trabalho entre o motorista e a Uber, onde o trabalhador é ao mesmo tempo proletário e proprietário de parte dos meios de produção. Utilizando o método de Análise do Discurso, foram realizados recortes de fragmentos do corpus de análise e foi possível identificar fortes representações e significados, seja pela

presença, seja pela ausência da palavra escrita, que reforçam elementos do modo de produção capitalista de produção de subjetividade.

2 O DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO RELACIONADO AO TRABALHO

2.1 O SURGIMENTO DO FORDISMO E DO TOYOTISMO

O Fordismo e o Toyotismo apresentam características bastante distintas enquanto modelos de desenvolvimento do modo de produção capitalista. Ambos foram analisados a partir do segmento industrial e surgem em períodos sequenciais, sendo primeiro o Fordismo e, posteriormente, o Toyotismo. Identificar os principais elementos que os diferenciam contribui para, igualmente, compará-los com a chamada Uberização do trabalho, apontando possíveis similaridades e distinções que serão apresentadas ao longo desta tese.

Em relação ao modelo fordista de produção, é importante destacar que do ponto de vista teórico, sofreu vital influência a partir dos estudos do engenheiro norte-americano Frederick Taylor. Suas análises deram ênfase a especialização do trabalho dentro das fábricas, com preponderância de atividades rígidas e repetitivas por parte dos trabalhadores, nos remetendo ao icônico filme “Tempos Modernos” de Charlie Chaplin, em 1936.

Operacionalizar a produção com ênfase em um modelo que levava em conta o movimento dos trabalhadores e com isso otimizava-se o tempo gasto para determinada atividade, foi um dos grandes diferenciais do sistema desenvolvido por Taylor. Essa concepção do novo sistema de produção, o chamado Taylorismo, criava um movimento inverso, que subordinava o trabalhador a lógica e a sequência rítmica das máquinas, com mais produtividade e menos interrupções no processo (WOOD JR., 1995).

O desenvolvimento do trabalho fabril sofreu profundas transformações à medida que as ideias de Taylor foram sendo implementadas. Em “Princípios da Organização Científica do Trabalho”, Frederick Taylor recomendava que as tarefas a serem executadas fossem divididas em operações simples, rotineiras e minuciosamente prescritas pelas chefias, com o objetivo claro de basicamente aumentar a produção através da intensificação do trabalho e do controle do tempo de produção.

A crença de Taylor era de que o processo de racionalização lógico da atividade mecânica, com a utilização de movimentos padronizados e repetitivos, integrados entre as máquinas e os trabalhadores, elevaria ao grau máximo a

produção. Ele mencionava que os tempos e os movimentos que o trabalhador emprega para executar uma atividade poderiam ser estudados e melhorados em conformidade com leis científicas, permitindo aumentar, assim, o rendimento do trabalho a níveis nunca antes conseguidos (COSTA, 2000).

A partir da linha teórica de Taylor, o modelo fordista de produção foi concebido pelo industrial Henry Ford, fundador da fábrica de automóveis até hoje em funcionamento¹, chamada Ford Motor Company. Esse modelo surgiu nos Estados Unidos no início do século passado e promoveu profundas transformações, não apenas na maneira de fabricar automóveis, como também influenciou os mais diferentes segmentos da indústria (WOOD JR., 1995). Com as adaptações, como a linha de montagem e a padronização dos produtos fabricados, a produtividade era alta, e o tempo de produção, relativamente baixo, o que resultou em um modelo exitoso no início de sua implementação (WOOD JR., 1995).

O número de indústrias e a produção tiveram um aumento significativo em todo o mundo, principalmente a partir da chamada Segunda Revolução Industrial. Paralelo a essa demanda, não apenas a produção de mercadorias ganhou um incremento importante, mas, sobretudo, o desenvolvimento de processos e inovações tecnológicas voltadas ao setor industrial, aumentando a escala de fabricação de produtos e a redução do tempo necessário para o mesmo (SUZIGAN et al., 1989).

O padrão de crescimento econômico dos países avançados, desde o pós-guerra até meados dos anos 70, apoiava-se numa rápida expansão da produção industrial liderada pelos complexos metal mecânico e químico, que impulsionava e transformava outros setores como a agricultura, serviços, transportes e comunicações. O progresso técnico atendia as carências específicas de algumas economias desenvolvidas, ou seja, escassez relativa de mão de obra e/ou de recursos naturais e baseava-se numa fonte de energia barata, o petróleo. (SUZIGAN et al., 1989, p. 28).

Embora a Ford tenha se inspirado nos conceitos desenvolvidos por Taylor, seu objetivo era de superar uma visão em que os trabalhadores deveriam apenas adaptar-se a lógica da operação das máquinas. Na sua concepção, esse processo deveria ser de total integração. Com as mudanças introduzidas pelo industrial, efetivamente se observou uma rápida transformação, dando maior celeridade a

¹ No Brasil, as fábricas da Ford encerraram suas atividades em 2021. Os automóveis da marca, comercializados atualmente no país são importados. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/01/11/ford-fecha-fabricas-e-encerra-producao-no-brasil-em-2021.ghtml>. Acesso em: 11 maio 2022.

produção e reduzindo o custo da mesma (COSTA, 2000). Ainda sobre o modelo fordista, Ricardo Antunes (2010, p. 24) afirma que:

A forma pela qual a indústria e o processo de trabalho consolidaram-se ao longo do século XX, cujos elementos constitutivos básicos eram dados pela produção em massa, através da linha de montagem e de produtos mais homogêneos; através do controle dos tempos e movimentos pelo cronômetro taylorista e da produção em série fordista, pela existência do trabalho parcelar e pela fragmentação das funções; pela separação entre elaboração e execução no processo de trabalho; pela existência de unidades fabris concentradas e verticalizadas e pela constituição/consolidação do operário massa, do trabalhador coletivo fabril, entre outras dimensões. Menos que um modelo de organização societal, que abrangeria igualmente esferas ampliadas da sociedade, compreendemos o fordismo como o processo de trabalho que, junto com o taylorismo, predominou na grande indústria capitalista.

Quanto as características do Fordismo, ao adaptar o projeto de Taylor, Ford removeu da produção todos os elementos artesanais, implementando, desse modo, uma total automação dos processos de fabricação. Assim sendo, com o intuito de melhorar a compreensão deste modelo, segue algumas de suas principais características (WOOD JR., 1995):

- **Padronização da produção:** Ford colocou padronização na produção dos seus automóveis, nos modelos T, introduzindo máquinas que talhavam todos os componentes do carro e os moldavam, atenuando possíveis erros humanos.

- **Produção em linha de montagem:** dentre as novidades de Ford, uma das mais importantes relacionada à produção foi a parte de montagem, que incluía em uma esteira rolante, que transportava o material a ser transformado para o trabalhador. Com isso, o trabalhador ficava inerte em sua posição, esperando a sua atividade. Assim, era essa esteira que administrava o tempo de produção. A posição do operário era de estagnação enquanto o carro se deslocava até o término da produção para o acabamento.

- **Redução do tempo de fabricação:** com a padronização da produção e definição dos fluxos repetidos aos seus operários, o sistema da Ford diminuiu consideravelmente o tempo de produção de um carro.

- **Distribuição fixa de atividades:** no método da esteira, o operário desempenhava uma atividade fixa e específica, aumentando a produção de seu trabalho e reduzindo o custo.

- **Redução dos preços e produção em escala:** com todas as características acima citadas, foi possível comercializar os carros da Ford com preços acessíveis,

pois o custo final era baixo. A elevada produtividade, tendo na linha de montagem uma esteira e atividades especificadas para cada trabalhador, popularizaram os carros, tornando acessível a compra do modelo T.

O modelo da Ford tornou-se referência e rapidamente a comercialização do modelo T, fabricado pela indústria americana, representava a maioria das vendas do setor automotivo do período, tanto para o mercado interno norte-americano, como para a Europa, nos anos pós guerra. No entanto, a questão relacionada ao controle de estoque, que não era tido como um problema até então, em pouco tempo passou a preocupar o segmento industrial, pois a refração e oscilação de demanda fazia com que as fábricas, tanto de automóveis como de outros segmentos industriais, não suportassem a capacidade de armazenamento e venda. Esse cenário acarretou a chamada crise da superprodução (SUZIGAN et al., 1989).

A crise de superprodução ou superacumulação teve como um dos seus principais fatores a retomada da atividade econômica européia nas décadas seguintes ao pós Primeira Guerra, o que reduziu a demanda advinda dos Estados Unidos. Portanto, essa crise tem sua origem inicialmente no território americano, que não reduziu sua produção, levando ao crescimento dos seus estoques. A crise, oriunda do setor produtivo, contribuiu sobremaneira para uma crise econômica de proporções muito maiores, precedendo a crise de 1929 (SUZIGAN et al., 1989). Segundo Antunes (2010, p. 32):

Ao contrário do fordismo, a produção sob o toyotismo é voltada e conduzida diretamente pela demanda. A produção é variada, diversificada e pronta para suprir o consumo. É este quem determina o que será produzido, e não o contrário, como se procede na produção em série e de massa do fordismo. Desse modo, a produção sustenta-se na existência do estoque mínimo. O melhor aproveitamento possível do tempo de produção (incluindo-se também o transporte, o controle de qualidade e o estoque), é garantido pelo just in time. O kanban, placas que são utilizadas para a reposição das peças. É fundamental à medida que inverte o processo: é do final, após a venda, que se inicia a reposição de estoques, e o kanban é a senha utilizada que alude à necessidade de reposição das peças/produtos.

Contudo, o modelo fordista não representou apenas uma profunda mudança no interior das fábricas, ele contribui significativamente com a produção de subjetividade, que mudou o comportamento dos indivíduos em relação ao consumo de massas. Para além de um maior controle da força de trabalho, o Fordismo se propôs a conquistar a adesão dos trabalhadores pela “causa” nas fábricas. Segundo Harvey (1992, p. 121):

A produção de massa significava consumo de massa, um novo sistema de reprodução da força de trabalho, uma nova política de controle e gerência da força de trabalho, uma nova estética e uma nova psicologia, em suma, um novo tipo de sociedade democrática [...]. O Fordismo equivaleu ao maior esforço coletivo para criar, com velocidade sem precedentes, e com uma consciência de propósito sem igual na história, um novo tipo de trabalhador e um novo tipo de homem. Os novos métodos de trabalho são inseparáveis de um modo específico de viver e de pensar a vida.

Nesse sentido, o modelo fordista transcendeu os muros das fábricas para a vida e o comportamento da sociedade, em especial a americana. Não se constituía apenas em um domínio pleno da força de trabalho dentro das linhas de produção, mas a necessidade de um engajamento social dos trabalhadores. Contudo, o Fordismo sofreu com a chamada crise da superacumulação, obedecendo a lógica de crises cíclicas do capitalismo. Ainda, segundo Harvey (1992, p. 170):

Além de as tendências de crise do capitalismo apresentarem a tendência de produzir fases periódicas de superacumulação. Uma condição generalizada de superacumulação seria indicada por capacidade produtiva ociosa, um excesso de mercadorias e de estoques, um excedente de capital-dinheiro e grande desemprego. As condições que prevaleciam nos anos 30 e que surgiram periodicamente desde 1973 têm de ser consideradas manifestações típicas da tendência de superacumulação

Esta crise, datada do final dos anos 60, identificada pelo autor como uma crise conjuntural, não afetaria de forma definitiva o modelo de produção capitalista, mas proporcionaria uma reestruturação produtiva, que superasse os danos causados pelo Fordismo. Este período de desestabilização possibilitou que o capitalismo voltasse sua atenção para a economia japonesa em ascensão, com indicadores robustos de crescimento e altos índices de produtividade. Contudo, esse novo direcionamento dialoga com um outro tipo de crise e sua necessária superação. A crise de produção de subjetividade. Segundo Maurizio Lazzarato (2017, p. 14):

A crise não é apenas econômica, social e política, mas também é, e acima de tudo, uma crise do modelo subjetivo neoliberal, encarnado pelo capital humano. O projeto de substituir o assalariado fordista pelo empreendedor de si, transformando o indivíduo em empresa individual, que gera suas capacidades como recursos econômicos a serem capitalizados, sucumbiu nas principais crises econômicas.

Nesse sentido, Lazzarato (2017) afirma que a crise de produção de subjetividade, diretamente ligada ao neoliberalismo, afeta de maneira universal, tanto países desenvolvidos como em desenvolvimento. A superação do modelo

fordista por um novo formato de organização do sistema capitalista de produção, não é, portanto, apenas resultado de estruturas tangíveis no interior das fábricas, mas sobretudo, de novas formas de subjetivações capitalísticas. Ainda, segundo Lazzarato (2017, p. 103):

Para tentar neutralizar o conflito da grande fábrica, pesadelo do capitalismo fordista, sonha-se com uma economia feita de unidades-empresas, que os neoliberais vão buscar realizar a partir dos anos 1980, generalizando as políticas do capital humano e favorecendo todas as formas de trabalho autônomo. Modelo de subjetivação do neoliberalismo, o empreendedor de si, constitui uma espécie de individualização da empresa.

Com a crise de superprodução ocorrida na metade dos anos 1930-1940, outro modelo de produção industrial surgiu, o Toyotismo, com o intuito de amenizar a crise e como alternativa aos modelos que não traziam grandes benefícios aos trabalhadores. O empresário Eiji Toyoda, que fundou a empresa automobilística Toyota, conheceu as fábricas da Ford nos anos 1950 e se surpreendeu-se com as grandes instalações. Estas eram imprescindíveis, em função dos grandes estoques e da produção em ampla escala (WOOD JR., 1995).

Quando retornou ao Japão, o industrial Toyoda investiu na adaptação das características fordistas à realidade da produção industrial do Japão, um país de pequena extensão, território geográfico complexo, além de ter sua localização próxima as placas tectônicas, o que acarreta terremotos com frequência. Desse modo, nasceu o modelo industrial que passou a ter êxito da década de 1970 em diante, o Toyotismo (WOOD JR., 1995).

Este modelo possuía alguns aspectos peculiares, como a produção adequada à venda direta, o que foi denominado de *Just in time*. Essa expressão significa “no momento certo”, o que quer dizer que a produção dos carros seria moldada conforme às demandas do mercado. Assim, não mais tendo a necessidade de estoques, muito menos de grandes estruturas físicas para armazenar as mercadorias (SUZIGAN et al., 1989).

Outro aspecto relacionado a esse modelo foi o elevado emprego de tecnologia e informação por parte dos trabalhadores, pois para colocar em prática o *just in time*, os japoneses criaram métodos que modificaram o ritmo das máquinas durante a produção de um carro, o que exigiu alto uso tecnológico e flexibilização das funções do operariado. A competitividade da indústria japonesa advém da

competência de estabelecer estratégias para manter e fortalecer o forte diferencial de produção de sua indústria. Desta forma:

Para isso, conta com eficiente organização industrial, constantemente adaptada, recursos para financiar gastos com Pesquisa e Desenvolvimento - P&D, recursos humanos de alta qualificação, desenvolvimento de técnicas gerenciais avançadas que reduzem o capital imobilizado no processo produtivo, e constante ampliação de escalas. (SUZIGAN et al., 1989, p. 23).

O modelo toyotista veio a superar o modelo fordista, alterando radicalmente a lógica da fragmentação e padronização das atividades, para uma lógica não menos perversa do modo de produção capitalista, em que o trabalhador carece de maior integração em todas as etapas do processo. Segundo Wood Jr. (1995, p. 106) “houve uma inovação, transferindo para a rede de vendas o conceito de parceria utilizado com os fornecedores, construindo uma relação de longo prazo. Assim, integrando toda a cadeia produtiva, num sistema funcional e ágil”.

Faz oportuno abordar igualmente sobre a Reestruturação Produtiva, que se refere aos consecutivos processos de transformação nas indústrias, marcados pela flexibilização e desregulamentação das atividades, produto da acumulação flexível e das inovações tecnológicas da Terceira Revolução Industrial (BATISTA, 2014). De acordo com Pena (2020, p. 02):

A reestruturação produtiva emergiu a partir da década de 1970, em função da grande crise do capitalismo e da derrocada do paradigma fordismo/taylorismo em meio ao processo de produção e acumulação industrial. Nesse contexto, emergiu, no plano econômico, a retomada do modelo liberal – ou neoliberal –, pautado na predominância máxima do setor privado e a mínima intervenção do Estado na economia. No plano administrativo, a implementação do Toyotismo como modo de produção passou a ser a nova tônica do desenvolvimento.

Nesse período, o trabalho que era caracterizado pela alienação da complexidade das linhas industriais e pela repetição de uma mesma atividade realizada pelo trabalhador, foi substituído pela flexibilização das funções. Desse modo, o operário passou a ser deslocado de seu setor e função em consonância com as necessidades da empresa, tendo que fazer várias tarefas ao mesmo tempo (PENA, 2020).

Além disso, a produção começou a se direcionar a partir da demanda do mercado, não tendo mais o acúmulo de produtos fabris. Assim sendo, novas

exigências surgiram, como maior eficácia e máxima velocidade possível no processo de produção (BATISTA, 2014).

Nesse cenário, a reestruturação produtiva adveio da convergência entre as concomitantes mudanças na produção industrial e na economia. O denominado Estado de Bem-Estar Social, que regulava a indústria pela maior produção e o comércio pelo maior consumo, foi gradativamente sendo substituído pelo Estado neoliberal, que preconiza a produção conforme a necessidade não necessariamente alta, mas sempre maior que a oferta (PENA, 2020).

Nesse período, tanto o Japão quanto a Europa haviam concluído um processo de recuperação de suas indústrias, o que ampliou a competitividade do mercado mundial. Nesse sentido, a rigidez do modelo fordista, sustentado pelo *Welfare State*, começa a dar espaço à acumulação flexível e ao neoliberalismo. No entanto, segundo o professor Giovanni Alves (2011, p. 127), “a lógica do Toyotismo o torna mais consensual, envolvente e manipulatório. Os novos consentimentos exigidos pelo método ocorrem por um processo de manipulação da subjetividade do trabalhador”. Não que o capitalismo não produzisse subjetividade desde seu surgimento, mas o que nos apresenta Alves (2011) é que o padrão Toyotista de produção, alicerçado pelo modelo neoliberal, é concebido pelo que ele denomina de “captura” da subjetividade. Segundo Guattari e Rolnik (2005, p. 34):

Tudo o que é produzido pela subjetivação capitalística - tudo o que nos chega pela linguagem, pela família e pelos equipamentos que nos rodeiam - não é apenas uma questão de ideia ou de significações por meio de enunciados significantes. Tampouco se reduz a modelos de identidade ou a identificações com pólos maternos e paternos. Trata-se de sistemas de conexão direta entre as grandes máquinas produtivas, as grandes máquinas de controle social e as instâncias psíquicas que definem a maneira de perceber o mundo.

Para Guattari e Rolnik (2005), os processos de subjetivação capitalísticos passam a ser a principal engrenagem do novo paradigma do modo de produção capitalista. Seu impacto passa a ser idealizado a partir de novas práticas organizacionais de engajamento e participação dos trabalhadores na solução de problemas nas fábricas, gerando também uma forma de apropriação de suas iniciativas intelectuais.

Com o tempo, o Toyotismo deixou de ser um modelo de produção utilizado apenas pela montadora Toyota, sendo aplicado em outras fábricas automotivas e,

posteriormente, em empresas de outros segmentos. A ascendência desse modelo ocorreu concomitantemente com o desenvolvimento de novas tecnologias que serviram de base para a chamada Terceira Revolução Industrial. Esse novo período teve como marco o uso da eletrônica e da informática como meio de modernização da indústria. Segundo o economista Sávio de Paulo (2019, p. 54):

Com a ascensão da microeletrônica notamos uma reestruturação produtiva no emprego da tecnologia de forma diferenciada que se mostra impactante nas relações sociais atuais, por meio, principalmente, de um menor emprego da força humana diretamente nos processos produtivos, sendo esta substituída com facilidade pela robótica. Essa reestruturação produtiva diz respeito à terceira revolução industrial. Novas formas de organização industrial, os desdobramentos da financeirização global, a adoção em maior grau de desregulamentações financeiras e o advento das tecnologias da informação aparecem como particularidades suficientes para considerar a superação dois paradigmas até então vigentes.

Identificar as principais diferenças que marcaram a transição do período fordista para a denominada Terceira Revolução Industrial ou reestruturação produtiva, é de fundamental importância para analisar a Uberização do trabalho. Mudanças de um modelo de produção rígido para um modelo flexível, sobretudo, elementos de produção da subjetivação capitalística, transformando o trabalhador especializado-empregado da indústria em um empreendedor de si, são imprescindíveis para compreender as mudanças no modo de produção capitalista atual.

2.2 O DESENVOLVIMENTO DAS TECNOLOGIAS DIGITAIS E DA INTERNET

O final do século XX e as primeiras décadas do século XXI podem ser considerados um período em que o desenvolvimento tecnológico, a partir da internet, teve uma maior pujança do que ao longo de todo o século XX. Existem diferentes conceitos e nomenclaturas em relação a como caracterizá-lo. É possível mencionar sociedade da informação, revolução da tecnologia, sociedade em rede, terceira revolução tecnológica, entre outros. A comunicação wifi, desenvolvida a partir do ano de 1990, foi a tecnologia digital de difusão mais ágil da história da comunicação (CASTELLS, 2017).

As tecnologias de base microeletrônica foram aplicadas em diversos setores da economia, integrando-se nos processos de inovação com forte presença de componentes eletrônicos em procedimentos de automação industrial. Entretanto, foi

com o surgimento da internet, que o potencial transformador das tecnologias digitais passou a ocupar um espaço de destaque em diversas dimensões do estilo de vida em sociedade, em especial, na área da economia. Todavia, foi a partir de experiências militares que seu desenvolvimento iniciou (CASTELLS, 2017).

O protótipo da internet foi elaborado no final da década de 1960 no auge da Guerra Fria pelo Departamento de Defesa dos Estados Unidos, como estratégia de defesa da informação e comunicação. O objetivo era evitar que a rede de comunicação estadunidense fosse destruída em caso de um ataque nuclear pela antiga União Soviética. Dessa forma, a célula mater da rede de computadores era de que a informação não possuísse um centro único de armazenamento, e sim, milhares de redes de computadores autônomos em comunicação. Denominada inicialmente de Arpanet, foi utilizada de 1969 a 1982, exclusivamente pela Agência de Projetos de Pesquisa Avançado do Departamento de Defesa estadunidense, e somente a partir de então, teve a sua aplicação autorizada para outros segmentos que não exclusivamente o militar (SILVA, 2001).

Inicialmente, foi no âmbito acadêmico nos Estados Unidos, que a Arpanet passou a ser utilizada, conectando instituições de ensino superior estadunidenses e possibilitando um fluxo intenso de câmbio de informações e conhecimentos gerados entre elas, passando a denominar-se internet. Apenas em 1987, o uso comercial da internet foi liberado, e, segundo matéria da Folha de São Paulo (SILVA, 2001), foi em 1992 que começaram a surgir diversas empresas provedoras de acesso à internet nos EUA. Ainda, no mesmo ano, o Laboratório Europeu de Física de Partículas inventou a World Wide Web (WWW) – Rede Ampla Mundial, em uma tradução livre –, que começou a ser utilizada para colocar informações ao alcance de qualquer usuário da internet (SILVA, 2001).

À medida que o uso da internet se desenvolvia, os grandes computadores corporativos começaram a ser substituídos pelos microcomputadores e pela informática pessoal. Os microcomputadores tornaram-se cada vez menores, já quase em uma configuração smart, com processadores mais rápidos, que multiplicaram em milhares de vezes a capacidade de armazenamento de memória em pequenos dispositivos. Além do mais, o desenvolvimento de programas cresceu com muita celeridade, não apenas disponibilizando editores de texto e planilhas, mas igualmente, sistemas operacionais mais dinâmicos. Assim sendo, a Tecnologia da Informação (TI) obteve condições apropriadas tanto de equipamentos, quanto de

infraestrutura para se desenvolver. Em outros termos, “a influência que a TI pode exercer no campo econômico, político e social depende de sua concretização como instrumento que pode vir a reforçar ou não a lógica de acumulação capitalista” (VELOSO, 2011, p. 58).

No início da década de 1990, a decisão dos Estados Unidos em privatizar a internet foi responsável pela sua rápida expansão. Dessa forma, com o impulsionamento e desenvolvimento da rede no setor privado, seu uso foi expandido para os mais diversos ramos de atividade. Outros fatores, mencionados anteriormente, também contribuíram para sua rápida propagação, como os navegadores, que ampliaram a networking, difusão dos computadores pessoais e programas de fácil utilização. Adiciona-se a esses itens, a maior amplitude de banda larga e as mudanças regulatórias no setor. Portanto, essas foram decisões tomadas em um determinado período histórico, por uma sociedade estruturada essencialmente pelo modelo de produção capitalista (CASTELLS, 2017).

O crescimento e desenvolvimento da tecnologia de comunicação wifi também foi determinante para a rápida expansão do acesso à internet no planeta, uma vez que a dependência de conexão a cabo exigia grandes investimentos em infraestrutura de networking, a qual tornava o processo moroso e caro. A telefonia móvel foi um tipo de tecnologia que superou todas as demais tecnologias de comunicação, no que concerne à sua rápida taxa de inserção em todos os seis continentes. A partir da década de 1990, outra revolução nas comunicações aconteceu em todo o mundo: a explosão da comunicação sem fio, com uma capacidade crescente de conectividade e largura de banda em gerações sucessivas de telefones celulares. “Em 1991, havia cerca de 16 milhões de contratos de serviço de telefonia sem fio no mundo. Em julho de 2008, os contratos haviam ultrapassado 3,4 bilhões, ou cerca de 52% da população mundial” (CASTELLS, 2017, p. 19).

Atualizações de dados, a partir do relatório da Global System for Mobile Association (GSMA), divulgados pelo portal do jornal O Globo (NÚMERO, 2018), descrevem que em 2018, o número total de chips de celulares ativos no mundo foi de 7,8 bilhões de linhas, ou seja, mais do que a população mundial de 7,6 bilhões de habitantes. Assim, o que foi notado por Castells (2017), sobre a acelerada expansão dos serviços de telefonia móvel no mundo no ano de 2009, atingiu seu nível de saturação já em 2018.

A constatação de que há um número maior de linhas de telefones celulares, do que o número de pessoas no planeta, não significa que todos os habitantes no mundo tenham um aparelho celular ativo. Em países como a Itália e a Espanha, os cidadãos possuem contratos de serviços de comunicação móveis com acesso de 113%, sendo que a área de cobertura móvel atinge 96% das regiões habitadas do planeta, o que significa que uma parcela residual da população planetária ainda não interage com os serviços de telefonia móvel (CASTELLS, 2017).

No início do século XXI, observou-se outro aspecto importante do desenvolvimento da Tecnologia da Informação, relativo à comunicação de telefonia móvel, que gerou profundas transformações sociais. A convergência tecnológica entre comunicação wifi, ampliação de networking e aplicações, que distribuem pontos de acesso, garantiu a contínua expansão do acesso à internet. O novo modelo de telecomunicações sem fio se tornou a forma predominante de comunicação em toda a parte. Especialmente nos países em desenvolvimento, o ano de 2002 foi o primeiro em que o número de usuários de telefones celulares ultrapassou o de usuários de telefonia fixa em todo o mundo. Assim, “a capacidade de se conectar à internet por meio de um dispositivo sem fio se torna o fator crítico para uma nova onda de difusão da internet pelo planeta” (CASTELLS, 2017, p. 19).

No que diz respeito ao uso de celulares e internet no Brasil, a telefonia móvel está disponível desde 1990, com aproximadamente 10.000 terminais de acesso no estado do Rio de Janeiro, sob a responsabilidade da estatal Telecomunicações do Rio de Janeiro S/A (TELERJ). No ano de 1993, foi a vez de São Paulo iniciar suas operações através dos serviços da também estatal Telecomunicações São Paulo (TELESP). Ambas empresas ofereciam os chamados telefones celulares “A-band” no país, um sistema operacional de alto custo e cobravam um depósito de R\$ 20.000 para instalar o serviço (BOECHAT, 2015).

Essa situação levou a criação de um segundo modelo de operação de telefonia móvel no Brasil no ano de 1997, conhecido como “B-band”. Isso possibilitou uma redução significativa nos custos de manutenção e operação, o que ampliou significativamente a disponibilidade de novas linhas. No entanto, este serviço teve outra diferença em relação ao modelo anterior, pois foi um serviço privado de telefonia móvel (BOECHAT, 2015).

A partir de 1998, sob a presidência de Fernando Henrique Cardoso, o Brasil passou por grandes transformações com a privatização do Sistema Nacional de

Telecomunicações e a criação de órgãos reguladores como a Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL) (BOECHAT, 2015). No ano de 2001, a ANATEL introduziu novas regulamentações para exploração de telefonia celular no país, ampliando a cobertura e abrindo mais mercados para a participação de novas operadoras. Atualmente, existem sete empresas a operar no mercado de telefones móveis no país, das quais três empresas² ocupam conjuntamente 98% da quota de mercado nacional (COM, 2022).

O Brasil possui um grande número de linhas celulares ativas. Conforme dados fornecidos pela ANATEL e divulgados pelo portal TELECO³, no país havia 256 milhões de aparelhos móveis em fevereiro de 2022. Essa informação mostra que o país possui atualmente mais linhas ativas do que a população correspondente, que segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE⁴, é de 214 milhões de habitantes. No entanto, isso não quer dizer que todo brasileiro tem um telefone celular habilitado.

Em relação ao acesso à internet pela telefonia móvel no país, a TELESP é a empresa precursora no acesso à internet via celular. No ano 2000, esta empresa disponibilizou um serviço de conexão chamado Poket Internet, acessado através do celular. Desde este ano, os smartphones superaram os computadores no Brasil como plataforma de conexão à internet, disponível à maioria dos vários setores no país (VALENTE, 2019).

A pesquisa realizada pela PwC Brasil, em 2021, divulgada pelo portal Mobile Time (SGARIONI, 2022), demonstrou que 58% dos entrevistados usavam os celulares como principal tecnologia para acesso a internet no Brasil. Já os indivíduos que dependem exclusivamente de computadores para acessar a internet vem diminuindo, o que ratifica uma tendência de uso em massa de tecnologia móvel para conexão (VALENTE, 2019).

A mesma pesquisa citada demonstrou, também, que a média brasileira é igual a média global com relação ao percentual de pessoas que não possuem nenhum tipo de dispositivo de acesso à internet, ficando em torno dos 17%. Outra informação

² 1º VIVO, 2º CLARO, 3º TIM, 4º NEXTEL, 5º ALGAR, 6º Sercomtel e 7º MVNO. As três primeiras companhias elencadas são responsáveis por 98% do mercado brasileiro. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/extra/2022/02/10/Com-compra-da-Oi-tr%C3%AAs-empresas-ter%C3%A3o-98-da-telefonia-m%C3%B3vel-no-pa%C3%ADs>. Acesso em: 25 fev. 2022.

³ Disponível em: <https://www.teleco.com.br/ncel.asp>. Acesso em: 10 mar. 2022.

⁴ Informação da projeção disponibilizada pela IBGE no dia 22 de junho de 2022. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/box_popclock.php. Acesso em: 22 jun. 2022.

importante é que a dependência exclusiva de celular para conexão é predominante nas classes⁵ que possuem renda menor. “Enquanto na classe A o índice de acesso à rede por desktops é de 98%, nas classes C e D é de apenas 7%, sendo que o percentual de usuários deste segmento que depende exclusivamente de celulares é de 80%” (VALENTE, 2019).

No que se refere ao percentual de acesso à internet por residência no Brasil, de acordo com a pesquisa TIC Domicílios realizada em 2020, pelo Centro Regional de Estudos para o Desenvolvimento da Sociedade da Informação (CETIC.BR), divulgado pelo portal G1, foi de 81%, demonstrando um crescimento de 6% em relação ao ano anterior. A mesma pesquisa apontou também que o percentual de acesso das classes A e B chega a 99%, enquanto na classe C está em 90% e na D/E é de 64% (USO, 2021).

De acordo com informações do Governo Federal, em 2020, o Brasil ocupava o 4º lugar no ranking de usuários de internet no mundo, com 152 milhões. Desta forma, ficando, assim, atrás dos Estados Unidos, com 286 milhões, Índia, com 462 milhões e China, com 721 milhões. Atualmente, o Brasil está entre os cinco países do mundo que mais usam internet, ocupando a 5ª posição no ranking de países em população on-line, com 78,3% de brasileiros conectados e está na 3ª posição no mundo no uso diário de internet. Esta condição coloca o Brasil entre um dos mercados mais atrativos para as atividades comerciais que utilizam a combinação de acesso à internet e tecnologia móvel.

2.2.1 Trabalho e Tecnologia

Cada vez mais as relações sociais de trabalho vêm se transformando ao longo dos anos e a necessidade de profissionais especialistas e qualificados para atuar na área de tecnologia vem aumentando (VELOSO, 2011). Essa realidade tem produzido profundas mudanças, sobretudo nos últimos 20 anos, mas cada período histórico possui suas marcas de transformações e avanços tecnológicos relacionados ao trabalho. Segundo Pinto (2015, p. 49):

⁵ A divisão da população brasileira em classes socioeconômicas é baseada no Critério de Classificação Econômica Brasil, levantamento feito pela Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa (Abep). Essa classificação surgiu em 1997 para medir o poder aquisitivo das pessoas, avaliando os bens da família e o grau de escolaridade do chefe da casa.

A tecnologia pode ser entendida como o estudo da técnica ou do conjunto de técnicas de que dispõe uma sociedade, podendo ser mensurada em qualquer fase histórica de seu desenvolvimento. É a possibilidade de mensuração que contribui para a definição do grau de avanço do processo das forças produtivas de uma sociedade.

Dessa forma, entende-se que é equivocado descrever que se vive em uma era tecnológica, visto que, o desenvolvimento da tecnologia pode ser identificado e mensurado em diferentes momentos históricos. No entanto, é possível afirmar que, com as transformações do modelo de produção capitalista, a tecnologia, como meio de produção do capital, recebeu um impulso capaz de desenvolver-se de modo mais rápido e dinâmico. Em suas distintas fases históricas, o desenvolvimento da tecnologia imprimiu estágios específicos. Porém, foi a partir do início do século XVIII, com a consolidação de um modelo de produção capitalista e a potencialização das forças produtivas, que o desenvolvimento tecnológico avançou progressivamente (MARX, 2017).

Portanto, o advento tecnológico está correlacionado com o processo da evolução humana na sociedade. As diferentes tecnologias que estão hoje disponíveis e das quais as pessoas se tornam cada dia mais dependentes, são resultado de um longo processo de evolução e de maior conhecimento. Essa invenção humana se dá a partir de necessidades sociais postas pelo próprio desenvolvimento histórico e social. “É a sociedade e as relações sociais nela estabelecidas que oferecem a base sobre as quais demandará a invenção, a projeção e a fabricação de meios para que as finalidades buscadas pelos seres humanos sejam alcançadas” (VELOSO, 2011, p. 41).

[...] a intenção é superar uma abordagem simplista e reducionista de que a tecnologia tem finalidade dissociada do processo evolutivo da humanidade. Esta abordagem oscila entre a afirmação de que as máquinas substituirão o esforço intelectual dos seres humanos, visto que esta seria configurada como uma extensão de sua inteligência (inteligência artificial), e a afirmação de que as máquinas substituirão o trabalho humano físico. Quanto mais poderosas as máquinas, quanto maiores as energias libertadas, maiores esforços exigirão da parte do homem para dominar as colossais forças que começa ser capaz de dirigir, para delas tirar o resultado desejado. Ao contrário do que muita gente diz, as máquinas não encerram seu papel ao libertar o homem do esforço muscular, mas exatamente acarretam para ele a necessidade de mais intenso e difícil esforço intelectual para apoderar-se das possibilidades de ação útil nelas contidas e dar-lhes prosseguimento na produção de outras ainda mais eficientes. (PINTO, 2015, p. 81).

Ainda, nem a tecnologia, nem o maquinário dela podem substituir o trabalho humano. O trabalho é um aspecto relacionado ao ser humano, desse modo somente pode ser feito pelos homens (PINTO, 2015). Primeiramente, o trabalho é uma ação entre o homem e a natureza, uma ação onde o homem, através da sua própria atuação, media, regula e controla seu metabolismo com a natureza. “Ao atuar, por meio desse movimento, sobre a Natureza externa a ele e ao modificá-la, ele modifica, ao mesmo tempo, sua própria natureza. Ele desenvolve as potências nela adormecidas e sujeita o jogo de suas forças a seu próprio domínio” (MARX, 2017, p. 211).

Observando-se o que foi mencionado, é um equívoco afirmar que as máquinas trabalham ou mesmo que irão substituir o trabalho humano. O que pode ocorrer e já ocorre em algumas funções, é que há a possibilidade das máquinas efetuarem o trabalho de duas ou mais pessoas. Entretanto, há a necessidade de um ser humano para programá-las. As tecnologias podem possuir estruturas eletrônicas ou mecânicas muito similares ou mesmo que imitem a atividade humana ou até, parcialmente, o pensamento humano. Contudo, não possuem a capacidade de produzir, na lógica da teoria marxista, pois são apenas um instrumento. Ainda que, seus sistemas de processamento de informações sejam complexos e o tratamento dos dados opere em dinâmicas céleres, as máquinas ainda operam como parte integrante dos meios de produção no sistema capitalista e não como substituição da força de trabalho ou mesmo incorporado ao fator produtivo no resultado de sua atividade (PINTO, 2015). Contudo, o elemento de produção de subjetividade igualmente ganha potência nesse contexto. Segundo Guattari e Rolnik (2005, p. 48):

As máquinas ganham uma importância cada vez maior nos processos de produção. As relações de inteligência, de controle e de organização social estão cada vez mais adjacentes aos processos maquínicos; é através dessa produção de subjetividade capitalística que as classes castas que detêm o poder nas sociedades industriais tendem a assegurar um controle cada vez mais despótico sobre os sistemas de produção e de vida social. Os indivíduos são reduzidos a nada mais do que engrenagens concentradas sobre o valor de seus atos, valor que responde ao mercado capitalista e seus equivalentes gerais.

O tema central na análise sobre a relação estabelecida entre o processo de desenvolvimento tecnológico e o trabalho está intrinsecamente conectado à estrutura social, em que a tecnologia é concebida, produzida e utilizada. Nesse sentido, é a característica das relações sociais presentes no modelo de sociedade

que determinará os interesses de que classe seu uso beneficiará. A disposição central da utilização de tecnologia na estrutura capitalista tem sido a de atender os anseios da burguesia, em detrimento da classe proletária, dessa maneira potencializando expressões da questão social.

Isso não quer dizer, entretanto, que a tecnologia não possa ser utilizada de outra maneira. Este é um grande desafio da atualidade, apontando para a relevância da busca da construção de novas formas de utilização sociais da tecnologia, direcionados à satisfação das necessidades sociais das pessoas como um todo, e não somente de uma pequena parte. “Mais do que uma questão meramente tecnológica, trata-se de uma luta política que busca colocar a serviço dos trabalhadores o produto de seu próprio trabalho” (VELOSO, 2011, p. 44).

À vista disso, se por uma perspectiva a utilização das inovações tecnológicas tem desencadeado um debate em relação às contradições presentes no modo de produção capitalista, por outro viés, vislumbra-se a possibilidade de seu uso para mobilização e resistência da classe trabalhadora. Portanto, constata-se que, não é o desenvolvimento tecnológico em si que determina sua condição, mas a sua utilização no meio social.

Dessa forma, a compreensão sobre o desenvolvimento tecnológico necessita ser observada sob o prisma de um debate sobre suas possibilidades de utilização, em especial, no campo da informação e comunicação, a partir da lógica de um modelo de sociedade estruturado pelo processo de acumulação capitalista. Deste modo, assimilando-se ao caráter contraditório das relações sociais na sociedade de classes, a tecnologia ocupa um patamar ainda de disputa sobre os efeitos de sua aplicação, sendo possível a mediação frente aos interesses dos trabalhadores em suas amenidades, por uma melhor qualidade de vida e de trabalho (VELOSO, 2011).

Embora a sua aplicação opere predominantemente sob a lógica de um modelo de produção capitalista, a tecnologia engloba a possibilidade de acolher interesses plurais, situando-se em consonância com os dilemas e resistências sociais. As diversidades impostas frente às transformações no âmbito do trabalho, potencializadas pelas inovações tecnológicas, são um vasto campo fértil para a apreensão da realidade e suas implicações sociais e econômicas, principalmente entre os efeitos causados à classe operária. Segundo Lazzarato (2017, p. 189), “a cada nova tecnologia – Web, algoritmos, bitcoin, big-data, smart city, eles são

invadidos por esperanças utópicas de liberação ou por angústias apocalípticas de dominação”.

As inovações tecnológicas caracterizam-se como espaço de disputa social, e possuem conexões com as finalidades e projetos dos segmentos hegemônicos que as elaboram e as constroem. Compreendendo como central o processo de análise das relações sociais, atribui-se ao desenvolvimento tecnológico um aspecto que de certa maneira pode reproduzir as contradições presentes no modo de produção capitalista (VELOSO, 2011).

Se ela vem sendo usada pelo capital para potencializar a produtividade e lucro, isso não significa que não possam ser engendradas possibilidades históricas de apropriação desse recurso numa perspectiva alternativa, voltada, por exemplo, à defesa dos direitos sociais e ao fortalecimento de projetos sintonizados com a superação de valores capitalistas. (VELOSO, 2011, p. 18).

O aparato tecnológico tanto pode ser aplicado para reproduzir e conservar características do modo de organização capitalista, quanto para superá-lo ou negá-lo, sendo este um mecanismo de mobilização e organização da classe operária. Logo, é nessa semântica que Veloso (2011) sustenta a ideia de que a Tecnologia da Informação pode ser utilizada para atender interesses contraditórios, sendo a sua aplicação social objeto de disputa.

Além das informações características do conceito de novas tecnologias, o que se busca manter sempre destacado é o aspecto contraditório também presente na apropriação dessas tecnologias. Assim sendo, acredita-se na probabilidade de superação da maneira como hegemonicamente as tecnologias vêm sendo apropriada pelos processos capitalistas (VELOSO, 2011). Ainda, sem dúvida:

[...] a habilidade ou inabilidade de as sociedades dominarem a tecnologia e, em especial, aquelas tecnologias que são estrategicamente decisivas em cada período histórico, traça seu destino a ponto, podemos dizer que, embora não determine a evolução histórica e a transformação social, a tecnologia (ou sua falta) incorpora a capacidade de transformação das sociedades, bem como os usos que as sociedades, sempre em um processo conflituoso, decidem dar ao seu potencial tecnológico (CASTELLS, 2017, p. 66).

Os processos que se constituem a partir da forma como são desenvolvidas as novas tecnologias e a finalidade para a qual elas se destinam, tem sido objeto de disputa ao longo da história. Portanto, parece simplista afirmar que exista um

determinismo tecnológico e que esta não possa ser utilizada também como mecanismo de enfrentamento das desigualdades e superação do modo de produção capitalista, ou, ao menos, minimizar as contradições existentes entre o capital e o trabalho.

2.3 APERFEIÇOAMENTO E DESENVOLVIMENTO NO MODELO DE EMPRESA REDE

O contínuo aperfeiçoamento da utilização das tecnologias da informação está permitindo a concepção de redes em qualquer sistema ou conjunto de relações. A networking, ou seja, a rede de contatos, pode ser utilizada materialmente em todos os tipos de processos e organizações, pois sua flexibilidade é evidenciada também, como uma característica recente do modo de produção capitalista. O elemento da flexibilidade é destacado, pela viabilidade de reversão dos processos, de reconfiguração das estruturas organizacionais, pela fluidez com que as decisões são tomadas e implementadas (SLEE, 2017).

Observa-se, que esta flexibilização organizacional, catapultada pelas novas tecnologias, possibilitou o surgimento das chamadas empresas redes. É possível que estas empresas sejam de pequeno e médio porte, em redes multidirecionais, quanto modelos de redes centrados em empresas de grande porte, as quais controlam sistemas de licenciamento e subcontratação de produção. Visto que os custos de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) são extremamente elevados, em especial, no setor de alta tecnologia, tornou-se cada vez mais complexo o acesso a informações privilegiadas em um segmento, em que a inovação é determinante para a competitividade. Com a constituição de redes, as empresas aplicam conjuntamente esforços, a fim de desenvolver novos produtos e tecnologias (PINTO, 2015).

Quando há interesse dos governantes em promover injeção de recursos na área tecnológica, este também configura-se como um elemento catalisador para a formação de networking e a exploração colaborativa em novas tecnologias.

Como exemplo, pode-se mencionara criação do programa Europa Digital, pelo Conselho da União Europeia, que tem por objetivo financiar empresas para o desenvolvimento e a utilização em rede de cooperação nas áreas de: supercomputação, inteligência artificial, cibersegurança, competências

digitais avançadas, e ampla utilização das tecnologias digitais em toda a economia e sociedade. (CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 2018, p. 01).

O programa dará apoio a formação em competências digitais avançadas direcionadas à mão de obra atual e futura, assim como às pequenas e médias empresas e às organizações públicas. Este programa fortalece também a rede de pólos de inovação digital que provêem acesso a informações tecnológicas especializadas voltadas às empresas, principalmente as Pequenas e Médias Empresas (PME) e às administrações públicas (CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 2018).

Dessa forma, com esses subsídios, a tendência é que haja a expansão da indústria de alta tecnologia e que ela opere com mais frequência na lógica de redes, tornando-se não apenas um emaranhado complexo de alianças, mas também, com a possibilidade transformar grandes parcerias atuais, em concorrentes vorazes no futuro. Essas conexões não impedem o aumento da concorrência, ao contrário, as alianças estratégicas são instrumentos decisivos na luta feroz por uma fatia do mercado (CASTELLS, 2017).

Entretanto, esse período da história marca, em partes, a superação de uma forma mais individualizada: em síntese, a grande corporação nesse modelo econômico não será mais autossuficiente e autônoma.

Suas operações reais são conduzidas com outras empresas: não apenas com as centenas ou milhares de empresas subcontratadas e auxiliares, mas dezenas de parcerias relativamente iguais, com as quais ao mesmo tempo cooperam e competem nesse admirável mundo novo econômico, onde amigos e adversários são os mesmos. (CASTELLS, 2017, p. 227).

Embora haja um modelo em crise, constituído por empresas verticais, fundado a partir de mercados oligopolistas e estruturas altamente burocráticas, acredita-se que isto não seja um motivo para impedir o desenvolvimento veloz das relações empresariais em rede. A operação de um modelo de empresa em rede pode ocorrer em etapas distintas na cadeia produtiva: primeiramente, constituída exclusivamente para produtores, depois fornecedores, clientes, cooperação tecnológica ou coalizões. Porém, essas amplas novas relações, advindas do emprego das novas tecnologias, permitiram também, uma melhor forma de organizar e gestar, onde as maiores empresas instituíram mecanismos rígidos de controle

sobre parte da operação de outras empresas, sem a imposição de absorvê-las (CASTELLS, 2017).

Contudo, ainda que isto ocorra em uma vasta escala entre as companhias industriais, essa característica pode ser observada na constituição de redes entre empresas no setor de serviços. O regime de franquias é comumente utilizado, com normas contratuais mais flexíveis e custos infinitamente menores de instalação de filiais, para quem detém o mercado, a marca e a tecnologia, cerceando a sua atuação no controle das operações e fortalecimento da imagem institucional (CHESNAIS, 1996).

O franqueado ingressa com elementos específicos, tais como, nome, know-how, reputação, volume financeiro e porte do grupo, assim como, as vantagens atreladas aos aspectos inesperados da demanda. “As multinacionais deixam que seus parceiros subalternos, os beneficiários da franquia, suportem o peso de todos os investimentos locais e enfrentem os imprevistos das flutuações da demanda” (CHESNAIS, 1996, p. 203).

Nesse sentido, as empresas locais são totalmente responsáveis pelos problemas e pelas dificuldades enfrentadas por uma gestão local cotidiana. A concepção das empresas de redes no setor de serviços é potencializada pela utilização de novas tecnologias, em uma estrutura com amplas conexões. Porém, elas não são exatamente verticalizadas e esta é uma das principais tendências do modo de acumulação capitalista contemporâneo (CHESNAIS, 1996).

Portanto, as empresas que estabelecem um sistema de networking, para além de constituírem um ambiente cooperativo, seja para o desenvolvimento tecnológico com objetivo de reduzir ou compartilhar custos de investimento em P&D, ou no estabelecimento de uma condição de superioridade em relação às demais parceiras a fim de expandir seu mercado, estão influenciando diretamente as relações sociais no interior de um modelo de produção capitalista. Na esteira dessas transformações, surgem as empresas de plataforma, navegando nos mares do neoliberalismo, da globalização e financeirização do capital.

2.3.1 A Uberização do Trabalho

A difusão da tecnologia, como vetor de networking para o desenvolvimento e expansão da produtividade das grandes empresas, foi paulatinamente inserida, a

partir da década de 1970. Dessa forma, teve relevante alteração da composição orgânica do capital de diferenciadas companhias, sobretudo, na indústria de bens, com a diminuição da quantidade de força de trabalho empregada e maior aplicação financeira em equipamentos tecnológicos e máquinas. Mais do que proventos proporcionados pelas inovações tecnológicas, há o movimento de depreciação da remuneração da força de trabalho, pressionando os processos de desregulamentação das proteções trabalhistas legais e o aumento das terceirizações (OLIVEIRA, 2003).

É relevante salientar, que a expansão dos computadores e da internet promoveu alterações não somente no âmbito produtivo, como também, em toda a socialização entre os cidadãos, integrada ao movimento do capital. Por este prisma, é essencial refletir quanto à ascensão do trabalho cerceado ao processo da Uberização, o qual depende invariavelmente do ambiente virtual das plataformas digitais. Este processo somente é possível iniciar, a partir da tecnologia de networking, que é amplamente adotada pelas organizações produtivas e massivamente disponível para um significativo contingente da população, a qual abrange os prestadores de serviços e os consumidores dessas atividades (SIGNES, 2017).

A internet foi a responsável por inserir as pessoas em um cenário virtual, que ensaiou, como movimento prévio ao da Uberização, o trabalho do tipo *crowdwork*, ou seja, o trabalho da multidão, que se torna integrado ao sistema produtivo, possibilitando atuar direta ou indiretamente no processo de valorização do valor.

Também conhecido como *crowdsourcing*, esta vertente se refere ao tipo de trabalho, em que a função normalmente desempenhada por um único trabalhador (ou pequeno grupo de trabalhadores), se torna indefinidamente descentralizada, de modo que possa ser realizada uma convocatória, a fim de que o serviço seja executado por uma ampla quantidade de pessoas, as quais se responsabilizam por uma reduzida parte da tarefa. (HOWE, 2006, p. 03).

O *crowdwork* pode ser descrito por três participantes: os solicitantes, que são as companhias ou as pessoas que pedem o serviço; as plataformas virtuais, as quais comportam um lugar digital para reunir a oferta e a demanda, por esse motivo recebem um percentual do valor, que é pago aos trabalhadores que se engajam na tarefa; e os trabalhadores prestadores de serviço (SIGNES, 2017).

Para ilustrar um registro emblemático de crowdwork, menciona-se o modelo da empresa Amazon, que lançou o segmento Mechanical Turk, em 2005. A Amazon Mechanical Turk é uma plataforma de mercado que auxilia as empresas a encontrarem pessoas para executar tarefas on-line, as quais os computadores ainda realizam de forma insatisfatória, como a verificação de itens em uma foto, a análise de dados imobiliários para conferir informações e checar pequenas descrições de produtos (HOWE, 2006).

Todavia, há nesse tipo de atividade mais do que apenas tarefas que exigem uma qualificação precária. A exemplo do site InnoCentive, empresas lançam desafios, que ficam disponíveis para pessoas do mundo todo, que estejam interessadas em se aventurar a solucioná-los. Caso o objetivo almejado seja alcançado, o indivíduo vencedor recebe um prêmio em dinheiro e a empresa que lançou o desafio fica com os direitos sobre a solução apresentada, podendo até mesmo patentear-la, se esta solução estiver relacionada a uma inovação suscetível de proteção concorrencial (SIGNES, 2017).

A finalidade mais evidente da ampliação das atividades do tipo crowdwork, em primeira instância, é que as empresas solicitantes deste serviço demonstraram-se satisfeitas, visto que, estas têm uma considerável redução de custos, no momento em que se compara o quanto teriam de despendido, caso precisassem contratar empregados para realizar as atividades. Os colaboradores de serviços também ficam satisfeitos, pois esse tipo de trabalho é executado conforme o cronograma deles e com o período de duração por eles estabelecido, representando apenas uma remuneração extra, obtida com o investimento de tempo na vacância do seu horário regular de trabalho. Entretanto, sob o prisma da classe trabalhadora, deve-se ponderar, que a expansão de tais serviços pode onerar, ao atingir seu grau de quase profissionalização, o cenário em que essas atividades deixem de ser freelancer esporádicos e autodeterminados, passando a ser a fonte de renda principal, de um expressivo número de trabalhadores, os quais não têm proteção trabalhista (SIGNES, 2017).

O desenvolvimento das atividades produtivas desse modelo ocorre, quase que simultaneamente, com a chamada economia do compartilhamento, que é responsável por organizar um modelo de utilização conjunta de determinado bem ou serviço, intermediado por uma plataforma digital. Há diversos nomes que abarcam concepções similares ao da economia do compartilhamento, sendo economia

colaborativa, consumo colaborativo, economia sob demanda e até economia de igual para igual (HOWE, 2006).

É relevante salientar, que a análise destes conceitos não foi aprofundada, devido ao fato de que existem pessoas, que associam a atividade uberizada como parte da economia do compartilhamento, e, aqui, ela é considerada, como algo distinto. A Uberização não apresenta em si um conceito de compartilhamento, seja de um veículo, um imóvel, ou qualquer outro objeto ou serviço. Sua finalidade é a compra e venda da força de trabalho, ainda que o aspecto imediato não deixe claro tal relação social (SLEE, 2017).

Dessa forma, pensa-se, não existir uma movimentação generalizada de economia do compartilhamento, pautada em valores cooperativos, como frequentemente é defendido na mídia. Empresas como Airbnb, que atua na área de locação de imóveis particulares, e Relay Rides, do segmento de locação de carros de pessoas físicas, são empresas fortes, muito capitalizadas e profissionalizadas, sendo seus componentes compartilhadores predominantemente constituídos por prestadores de serviços que procuram formas de ganhar dinheiro e os investidores cobram para que o modelo de negócios dessas empresas tenha êxito (SLEE, 2017).

2.4 O SURGIMENTO DA UBER

Sob a lógica dos aplicativos de smartphones de amplo acesso à população e de organizações ingressantes no sistema de crowdwork, a empresa Uber surgiu nos Estados Unidos, na cidade de São Francisco, em 2009. O intuito da Uber com esse projeto configura-se como uma atividade simples, ou seja, nas cidades há indivíduos que disponibilizam tempo para operar como motorista freelancer porque estão desempregados, ou porque querem complementar sua renda para além da ocupação principal e, há passageiros em potencial. Os indivíduos, que necessitam ir para algum lugar pela cidade, avaliam as opções disponibilizadas pela Uber, com poucos toques no smartphone, o motorista recebe e atende à chamada, deixando o solicitante no destino escolhido. O pagamento é feito no cartão de crédito cadastrado pelo cliente ou em dinheiro em espécie e o motorista recebe o valor já com o desconto percentual da Uber. Com esse simples modelo de negócio, a Uber já alcançava, em 2017, um valor de mercado de 70 bilhões de dólares (SLEE, 2017).

O funcionamento do aplicativo da Uber, no Brasil, teve início em 2014, na cidade do Rio de Janeiro. Depois, seguiu operando nas capitais de São Paulo, Belo Horizonte e Brasília-DF. Durante este período inicial, as atividades da companhia nesses municípios foram planejadas para ocorrer paralelamente à realização da Copa do Mundo de futebol no país. Entre 2014 e 2018 a empresa apresentou um extraordinário crescimento, abrindo ao todo nove unidades administrativas em grandes cidades brasileiras como Porto Alegre/RS, Porto Velho/RO, Recife/PE, Belo Horizonte/MG, Campina Grande/PB, Campo Grande/MS, Cuiabá/MT, São Paulo/SP e Rio de Janeiro/RJ. No que pese os aportes em tecnologia no país, já em 2019, em São Paulo, foi inaugurado um centro tecnológico com investimento superior a R\$ 250 milhões, para desenvolvimento de sistemas de segurança do aplicativo (UBER INVESTE, 2018).

Outra importante análise, diz respeito a facilidade em dirigir para a Uber. Ao utilizar o buscador do Google para pesquisar como dirigir para a plataforma, se é direcionado para a primeira opção de endereço eletrônico, com o seguinte enunciado: “dirija com a Uber, seja seu próprio chefe, conquiste seu sonho”. Na próxima página a mensagem que aparece é: “cadastre-se agora”, solicitando informações iniciais como nome, e-mail e celular. Na parte inferior da tela, visualiza-se a seguinte mensagem: “ao continuar, eu concordo com os Termos de Uso da Uber e confirmo que li a Política de Privacidade”. Ao acessar e usar os serviços, o “motorista parceiro” concorda com os presentes termos e condições, que estabelecem o relacionamento contratual entre o motorista e a Uber. Segundo o termo:

A Uber poderá alterar os Termos relativos aos Serviços a qualquer momento. Aditamentos entrarão em vigor quando a Uber fizer a postagem da versão atualizada dos Termos neste local ou das condições atualizadas ou Termos adicionais sobre o respectivo Serviço. O fato de você continuar a acessar ou usar os Serviços após essa postagem representa seu consentimento em vincular-se aos Termos alterados. (UBER, 2022d).

O material utilizado pela Uber está descrito em 10 páginas e organizado da seguinte maneira: 1.Pagamento; 2.Limitação de responsabilidade; 3.Relacionamento Contratual; 4.Os Serviços; 5.Jurisdição; 6. O uso dos serviços; 7. Outras disposições. Muitos desses itens explicitam, conforme a plataforma, qual relação estabelecem com os trabalhadores, e outros, contribuem para descortinar, caso, relações sociais de trabalho assalariado estejam sendo encobertas.

Na primeira parte do documento, fica explícito o aceite de seu conteúdo para que os motoristas parceiros possam acessar os serviços disponibilizados pela plataforma, sempre na condição de Pessoa Física. A relação estabelecida por um contrato, fica clara por parte da Uber. Ainda aparece no texto que “Termos adicionais poderão se aplicar a determinados Serviços”, tais como “condições para um evento, atividade ou promoção em particular”. Ou seja, a empresa afirma que o Termo poderá ser alterado a qualquer momento e que o consentimento do motorista é dado pela continuação da utilização do aplicativo (CANNAS, 2019).

No que tange aos pontos citados no documento, a plataforma reforça que são parte de um sistema tecnológico em que “usuários” e “motoristas parceiros” apenas se conectam para gerenciar viagens. A Uber deixa claro na referência que faz aos motoristas parceiros:

Você reconhece que a Uber não é fornecedora de bens, não presta serviços de transporte ou logística, nem funciona como transportadora, e que todos esses serviços de transporte e logística são prestados por prestadores terceiros independentes que não são empregados e nem representantes da Uber, nem de qualquer de suas afiliadas. (UBER, 2021).

O documento tem por finalidade explicitar, de maneira objetiva, que a plataforma faz apenas o serviço de intermediação, para que o motorista parceiro realize a atividade de transporte. A Uber manifesta que apenas autoriza formalmente os condutores a utilizarem seu sistema, sendo que a propriedade intelectual pelo desenvolvimento e utilização da tecnologia é unicamente da Uber. No documento fica explícito que a utilização do sistema para a realização das atividades de transporte pelo motorista não lhe reserva nenhum direito sobre a tecnologia. Conforme a plataforma, é apenas um tipo de concessão dada pela Uber para contribuir com o serviço prestado pelo condutor (UBER, 2021).

Para o motorista parceiro utilizar na plenitude a totalidade das aplicações disponibilizadas pela plataforma, o mesmo deve atender todos os requisitos para cadastramento, mantendo um conta ativa junto a Uber. Para isso, é necessário informar à plataforma um conjunto de dados pessoais para registro, e uma forma de receber seus valores ganhos pelas corridas, como uma conta bancária.

O tema da privacidade das informações é tratado também pela Uber, que em um primeiro momento, informa que todos os dados disponibilizados, tanto pelos motoristas quanto pelos usuários, serão utilizados exclusivamente para a

funcionalidade do sistema. Um conjunto de informações decorrentes da utilização do sistema também servirão para melhor gestão do aplicativo, como maior volume de origem e destino das viagens, distância, tempo utilizado e valores (UBER, 2021).

No termo de uso, fica expresso que essas informações são de propriedade dos motoristas, mas que automaticamente podem ser repassadas à Uber. E quando isso ocorrer:

Ao fornecer Conteúdo de Usuário(a) para a Uber, você outorga a Uber e suas afiliadas uma licença em nível mundial, perpétua, irrevogável, transferível, isenta de royalties, e com direito a sublicenciar, usar, copiar, modificar, criar obras derivadas, distribuir, publicar, exibir, executar em público e, de qualquer outro modo, explorar esse Conteúdo de Usuário(a) em todos os formatos e canais de distribuição hoje conhecidos ou desenvolvidos no futuro (inclusive em conexão com os Serviços e com os negócios da Uber e em sites e Serviços de terceiros), sem ulterior aviso a você ou seu consentimento, e sem necessidade de pagamento a você ou a qualquer outra pessoa ou entidade. (UBER, 2021).

O documento que a Uber se utiliza para garantir uma mínima relação formal com os motoristas e também os usuários, traz alguns termos que, no mínimo, chamam a atenção sobre a utilização das informações: irrevogável e perpétua. O que se pode avaliar é que esse tipo de informação é vital para a existência da plataforma.

Em relação a forma como recebem os motoristas da Uber, quando a plataforma começou a operar no Brasil, praticava percentuais de remuneração entre 75% e 80% do valor da corrida, ficando com frações entre 20% e 25% do total. Os motoristas eram informados previamente destes percentuais. No entanto, em 2018, a empresa adotou um novo cálculo que leva em consideração a distância e o tempo percorrido, com percentuais variáveis. Em reportagem do portal IG, a Uber diz que:

O motorista que fizer uma viagem distante, mas em um curto espaço de tempo, receberá uma porcentagem menor. Entretanto, se o colaborador do app ficar preso no congestionamento por muito tempo, ele receberá uma parte maior do valor da corrida. Segundo a empresa, é até possível que a Uber fique somente com 1% do valor, dependendo da corrida. Além disso, a empresa também disse que manterá a cobrança de preço mínimo das corridas e o “multiplicador de preço dinâmico”, responsável por elevar os valores das corridas com a alta da demanda de passageiros. (UBER, 2018).

A base de cálculo dos elementos variáveis pode parecer confusa para os motoristas, mas em seu site, a Uber afirma que é fácil calcular os ganhos, soma-se o preço base por viagem a um valor por tempo e distância, além de outros valores

como pedágios, preço dinâmico e promoções (UBER, [s.d.]). Tendo em conta que o preço base e os valores por tempo e distância variam de cidade para cidade. Sendo assim, talvez seja fácil para a empresa calcular seus ganhos, não para os motoristas.

Por determinação da empresa, o preço total pela realização do serviço deve ser pago imediatamente após a prestação do serviço. A forma de realizar a cobrança deve ser intermediada pela plataforma, a ser realizada em dinheiro ou pelo cartão de crédito devidamente cadastrado. Após, será encaminhado pelo endereço eletrônico do usuário um recibo do serviço prestado.

O documento denominado pela Uber de “termo de uso”, informa em seu conteúdo que a relação entre a plataforma e o motorista será pautada de forma que “a Uber reserva-se o direito de estabelecer, remover e/ou revisar o preço relativo a todos os serviços ou bens obtidos por meio do uso dos serviços a qualquer momento, a critério exclusivo da Uber” (UBER, 2021). Deste modo, os valores calculados pela Uber e repassados aos motoristas, não são facilmente identificáveis. Percebe-se que a plataforma estabelece uma métrica não muito transparente para os trabalhadores. Embora os parâmetros de remuneração sofram variações, a matéria veiculada no portal Vida de Motorista (2020), apresenta a complexidade desse cenário:

A dúvida de quanto um Uber ganha por dia, sempre aparece, na qual eles se perguntam se vale a pena! Antes de mais nada, é importante pensar que **não existe um valor exato** de quanto em média ganha um Uber, pois o valor recebido depende de alguns fatores, como: quantidade de viagens feitas, quanto tempo a pessoa se dedica à atividade, qual categoria trabalha, e a dinâmica das corridas. A Uber pode cobrar entre 1% a 40%. Para ganhar mais sendo Uber é preciso trabalhar mais horas e também saber aproveitar os horários dinâmicos. Para quem trabalhar por volta de 12h/dia, sendo de segunda à segunda, pode lucrar por volta de R\$ 2.500 / R\$ 3.000 por mês.

Não apenas a variação com relação as taxas cobradas, como as distintas outras variáveis, tornam um desafio para os motoristas, terem segurança no momento de saber se estão recebendo o que realmente deveriam. Outra questão refere-se a carga horária dos motoristas, ao que parece, as longas jornadas são a única maneira de atingirem patamares mínimos de remuneração para subsistência.

2.5 O MODELO CAPITALISTA DE UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

Defende-se, aqui, o argumento de que a Uberização se torna uma alternativa socialmente identificada como acumulação capitalista e inserção do trabalhador. Em um panorama de retração de vagas no mercado de trabalho, ou até de atividades produtivas que não garantem uma remuneração satisfatória, a compra e venda da força de trabalho via aplicativos, deve ser avaliada não apenas por mera opção do trabalhador, como também, única possibilidade encontrada no contexto socioeconômico que condicionam essas opções. Considerando o contexto de reestruturação e flexibilização produtiva, é importante observar que os salários seguem constituindo-se, para os capitalistas, como um custo elevado no ciclo do capital. No entanto, na ocasião em que a remuneração do trabalhador fica dependente da concretização do valor dos produtos-mercadorias, esta deixa de ser um custo de adiantamento do capital, ficando sua existência vinculada à realização efetiva do valor (OLIVEIRA, 2003).

[...] disso decorre que os postos de trabalho não podem ser fixos, que os trabalhadores não podem ter contratos de trabalho, e que as regras do *Welfare* tornaram-se obstáculos à realização do valor e do lucro, pois persistem em fazer dos salários - e dos salários indiretos - um adiantamento do capital e um "custo" do capital. (OLIVEIRA, 2003, p. 136).

Esse fenômeno ocorre no modelo de trabalho uberizado, onde o trabalhador tem de ter um automóvel, um telefone celular, acesso à internet de boa qualidade e todos os demais custos compulsórios e imprevistos para realizar a atividade. Ainda assim, pode-se afirmar que existe a efetivação de mais-valia pelos capitalistas da Uber, pois mesmo que os motoristas sejam os proprietários de parte dos meios de produção, eles ainda realizam a compra e venda da força de trabalho, caracterizando-a como mercadoria de troca.

Este pode ser considerado um elemento diferenciador da relação que se estabelece no modelo uberizado em comparação com o sistema Toyotista. No Toyotismo, o trabalhador, para manter o valor de uso da comercialização de sua mercadoria, como objeto da força de trabalho, encontrou-se impelido a adotar uma postura de maior criatividade e, investimento em si, com o intuito de automatizar a capacitação contínua, atualização tecnológica e adesão emocional, para com a organização produtiva (ALVES, 2011). Já na Uber, não há o sentimento de

engajamento, pois aqui o motorista é um “empresário”, um empreendedor de si mesmo. O Toyotismo situa-se no modelo neoliberal do desenvolvimento capitalista. Para Lazzarato (2017, p. 102), “o neoliberalismo será representado pelo projeto político de transformar cada indivíduo em uma empresa individual”. Ainda segundo o autor:

A organização pós-fordista solicita sem cessar o indivíduo que, a partir da sua liberdade e da sua autonomia, deve arbitrar continuamente, não apenas entre situações exteriores, mas também consigo mesmo. O trabalhador independente, cujo modelo é importado para dentro do assalariado, funciona como uma empresa individual e está sem cessar engajado em negociar. O indivíduo isolado pela sua própria liberdade é remetido não apenas à concorrência com os outros, mas também à concorrência consigo mesmo. (LAZZARATO, 2017, p. 174).

Ainda mais perverso, no modelo uberizado, o trabalhador deve ter consciência sobre a necessidade de investir em meios de produção como equipamentos e tecnologias imprescindíveis à execução da atividade de transporte de passageiros, de maneira a tornar seu trabalho viável. Logo, esses equipamentos e tecnologias, no lugar de capital constante do empreendedor, para a realização da atividade de transporte, transformam-se em instrumentos necessários, para que o trabalhador possa se manter. O fato de não haver um cronograma prévio da jornada de trabalho fixado, não subtrai o caráter do capitalista, o qual representa o papel de comprador de força de trabalho. O salário pago por produção, ou o salário por tempo, ou por peça (MARX, 2013) é a maneira por excelência de remunerar no capitalismo. Observa-se, agora, o salário por corrida.

Na tentativa de descrever a composição do capital na relação de trabalho uberizado, é preciso tentar descortinar o que se atribui na divisão entre capitalista e trabalhador. Quem é o proprietário dos meios de produção necessários para o desenvolvimento da atividade? O veículo é o essencial? O celular? Ou o aplicativo? Aqui, ao que parece, o próprio trabalhador, que mesmo vendendo sua força de trabalho em uma relação típica de subordinação às métricas do aplicativo, ainda necessita de absolutamente todos os meios de produção.

O tempo que leva para que o capital fixo finalize seu ciclo é o tempo que condiz à demanda de nova antecipação de capital pelo capitalista, ou seja, para a obtenção das formas de produção duráveis. Durante esse tempo, portanto, o capitalista junta mais valor para recolocá-lo no ciclo produtivo no momento

adequado (MARX, 2014), entrando aqui o setor financeiro. Todavia, no setor de serviços fundamentado no modelo uberizado, no momento em que os meios de produção necessitam ser adquiridos pelo próprio motorista, perdem a característica central do valor de uso. Com isso, o capitalista não necessitará reuplicar em capital fixo, pois há a probabilidade de somente desligar o motorista de sua plataforma, o que é garantido pelo método de avaliação do próprio aplicativo, como será visto mais à frente.

Para construir a plataforma e seu acesso em extensa área geográfica, a Uber teve que fazer investimentos próprios, buscando capitalização no mercado financeiro, com o intuito de aprimorar seu sistema tecnológico. Aplicações de recursos financeiros, igualmente foram necessários em outras áreas como ações de marketing, pesquisas de mercado, propaganda e descontos de preço. Esse plano onerou a plataforma na compra de força de trabalho diretamente vinculada aos setores de tecnologia, finanças e marketing (SLEE, 2017).

Paralelamente ao empreendimento da empresa, a fim de que a plataforma reverbere entre os consumidores e prestadores de serviço, é centralizada a gestão do trabalho pelo aplicativo, que já conta com diversos concorrentes, abarcando grande poder de controle sobre o trabalhador, que efetua o serviço. Nessa relação, as formas de produção de subjetividade do trabalhador, não o deixam menos subsumido, podendo até expressar o contrário, uma inserção ainda maior, em um panorama de subordinação estrutural (CHAVES JUNIOR; MENDES; OLIVEIRA, 2017). Ainda, conforme Guattari e Rolnik (2005, p. 33):

A partir do momento em que consideramos a produção de subjetividade como sendo a matéria-prima da evolução das forças produtivas em suas formas mais “desenvolvidas” (os setores de ponta da indústria). Esta é a matéria-prima do próprio movimento que anima a crise mundial atual, essa espécie de vontade de potência produtiva que revoluciona a própria produção através das revoluções científicas e biológicas, através da incorporação massiva da telemática, da informática e da ciência dos robôs, através do peso cada vez maior dos equipamentos coletivos e da mídia.

A afirmação de Guattari e Rolnik (2005), reforça a ideia de que o trabalho de transporte sob o modelo da Uberização requer que os componentes da estrutura de custo da produção necessária, com intuito de instigar o processo da atividade produtiva, sejam transferidos compulsoriamente para os próprios trabalhadores motoristas. Na relação de compra e venda da força de trabalho, a plataforma não faz

o pagamento do valor necessário à reprodução do trabalhador, ou seja, dos meios de produção. A relação de compra e venda acontece somente quando existe a concreta prestação do serviço. Portanto, o serviço prestado, objeto da relação de compra e venda, que é o transporte de passageiros, constitui-se em mais-valia. Contudo, este torna-se otimizado, com a atenuação do capital constante imprescindível ao capitalista, o que repercute na denominada taxa de lucro (MARX, 2014), sendo a ligação entre o mais-valor produzido e o capital total aplicado pelo capitalista.

Nesse novo modelo de mediação da inserção real, que considera a inserção virtual do trabalho ao capital, os trabalhadores são controlados e administrados, tanto de maneira sutil, quanto de maneira ostensiva à elevação de produtividade. O papel operacional dos motoristas é observado como uma atividade individualizada. Contudo, enfatiza-se a necessidade em considerá-los parte de um trabalho coletivo, que é essencial para as práticas de promoção, gerenciamento e distribuição do produto-mercadoria promovido pela empresa. É como se fosse uma cooperativa, que é gerida pela empresa buscando distribuir os motoristas entre as áreas de maior demanda (CHAVES JUNIOR; MENDES; OLIVEIRA, 2017).

Analisados em conjunto cooperativo, os motoristas trabalham como engrenagens indispensáveis à produção do serviço de transporte urbano, contudo, nesse contexto, as máquinas que põem as engrenagens para trabalhar são, em sua maior parte, adquiridas por eles próprios, restringindo ao capitalista o controle de pressionar o botão digital que as faz girar. Na seguinte seção, essas práticas de gestão e controle serão mais aprofundadas.

2.6 O MODELO DE GESTÃO DA UBER E A INSERÇÃO DO TRABALHADOR

Em um panorama geral, ainda são incipientes os estudos sobre as particularidades em relação às estratégias e práticas de gestão das empresas, que gerem sua força de trabalho inteiramente a distância, especificamente, quando trata-se de trabalhadores sem vínculos regulares, como os motoristas de Uber (ABÍLIO, 2011). Dessa forma, o intuito desta seção é refletir sobre algumas dessas práticas já identificadas na literatura acadêmica, com o intuito de reforçar a argumentação de subordinação do trabalhador, não apenas pela forma de trabalho, como também, pelo contexto econômico e social ao qual ele se insere.

O modelo de negócio utilizado pela Uber tornou possível, no intervalo de dois anos, entre 2013 a 2015, um crescimento de motoristas na empresa de 10 mil para 150 mil. Esta expansão foi otimizada por grandes contribuições de fundos de capitais de risco ao longo do tempo (CANNAS, 2019). O recurso captado através do mercado financeiro contribuiu veementemente, com as estratégias de expansão da empresa, visto que, nas metrópoles, onde ela está em estágio inicial dos negócios, é comum que sejam oferecidos grandes benefícios, tanto aos clientes com descontos e corridas gratuitas, quanto aos motoristas com gratificações, remuneração atrativa, bônus por indicação de novos condutores. De acordo com a Uber, este tipo de divulgação torna a empresa conhecida (SLEE, 2017).

A responsabilidade em providenciar e abarcar com os custos da adição de categoria na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), para o exercício de atividade remunerada caso não a tenha, é sumariamente dos motoristas, além dos ônus de prestação da atividade, como carro, combustível, seguro, manutenção do veículo e eventuais gastos com agrados aos clientes como água e guloseimas. Com intuito de atrair novos motoristas, as propagandas da empresa geram estratégias discursivas, que reiteram valores sociais voltados às características usualmente atribuídas à empreendedores, como ausência de chefe, liberdade de horário, ganhos progressivos e aventuras no desbravamento das cidades (PASQUALE, 2015).

Permeando o modelo do crowdwork, os motoristas não possuem uma forma de contato personificada com integrantes da equipe da empresa Uber, o que permite um diferencial para ser uma alternativa de ocupação. Para os trabalhadores com problema de inserção no mercado de trabalho formal, não é aparência, currículo, inteligência emocional, participação em entrevistas orientadas pelos Recursos Humanos, entre outros aspectos pouco mensuráveis que atualmente intercedem na entrada e saída do mercado de trabalho que determinam as conquistas da crowd. “A indistinção é o ponto de partida [...]. Sua formulação deixa explícita uma relação entre uma nova gestão de pessoas e acumulação. Uma gestão que se realiza na dispersão, na ausência de definições e medidas” (ABÍLIO, 2011, p. 205).

Se não há uma métrica criteriosa, quanto a admissão desse trabalhador, sua continuidade na prestação do serviço, obedece a mesma lógica. Na organização de suas rotinas, a plataforma utiliza algoritmos, a fim de galgar incentivos personalizados aos trabalhadores e gerenciá-los pelos territórios de maior ou menor procura nas cidades. Os algoritmos que caracterizam o método utilizado para a

realização de um cálculo, utilizado principalmente para decisões automatizadas, perpassa uma visão de imparcialidade, contudo, podem ser facilmente manipuláveis para direcionar os motoristas às ações almejadas pela empresa (PASQUALE, 2015).

A idealização do motorista enquanto empreendedor pela Uber, é essencial para seu sucesso, ampliando a sua prospecção empresarial, a partir da satisfação do usuário, que tem um serviço célere, a preço atrativo, com trajeto controlado e pagamento facilitado. No país, o usuário paga à Uber uma determinada quantia pela corrida e a plataforma subtrai da remuneração do motorista um percentual, dependendo do tipo de serviço e dos modelos de carros que utilizam. Essa é na verdade uma operação de gestão da própria plataforma, sobre como e quanto cobrar do usuário. Em algumas situações, o motorista desconhece o valor integral do serviço, ficando sem saber qual percentual é descontado da corrida que realizou. Em casos mais extremos, e não muito raros, o valor estipulado pela plataforma, para a viagem, não chega a compensar as despesas do serviço prestado. Mesmo assim, os motoristas se submetem a aceitar a corrida, pois negá-la pode ser um motivo para seu cancelamento. O risco de que sejam desligados da plataforma Uber, os remetem a manutenção das dívidas assumidas para trabalhar, como pagar o financiamento do carro, a conta da internet, o combustível no cartão de crédito, entre outros.

Contudo, visto que o motorista não dispõe de capital, mas de força de trabalho e de instrumentos de trabalho, neste caso o veículo, para que ele possa gerar a sua remuneração, não é a expressão de valor a ser valorizado para o trabalhador, quando este não representar o seu vetor de sustento. Para administrar essa força de trabalho e majorar a produtividade do trabalhador, as práticas da Uber são ainda mais aprimoradas (ABÍLIO, 2011).

Levando em consideração que a empresa não pode cobrar resultados de forma direta pelo trabalho dos motoristas, sabendo que não são seus empregados, esta tem técnicas de manipulação psicológica através de seus algoritmos. Mesmo durante a corrida ativa, o motorista já é indicado para aceitar a chamada de uma outra corrida, de modo que isso se transforme em um ciclo contínuo. Ainda, com o objetivo de manter os trabalhadores sempre conectados ao aplicativo, a plataforma estimula os motoristas ao estabelecimento de metas diárias, deste modo, quando o motorista seleciona o botão para se desconectar do aplicativo, ele recebe antes um

alerta da Uber de que está perto de alcançar seu objetivo, isso comumente, o faz desistir da decisão de se desconectar (LEME, 2017).

Além disso, há métodos de controle mais explícitos. Em eventual rejeição de muitas corridas, o motorista pode ser penalizado com a suspensão ou desligamento do sistema. Através da plataforma são cadastrados os passageiros, suas avaliações, possíveis comentários críticos, os percursos realizados, a duração de cada trajeto e também se o motorista realizou manobras arriscadas no trânsito. Os motoristas devem seguir uma escala de regramentos estabelecidas pela empresa, como a não priorização de atendimentos a pessoas conhecidas, o não repasse do número pessoal aos clientes para a realização de corridas particulares, a não divulgação de outros aplicativos e a obrigação de seguir o preço da corrida, determinado pelo aplicativo (UBER, 2021).

O supervisor de todo serviço prestado é o próprio cliente. Segundo a área administrativa da Uber, o indicado é que o motorista sempre mantenha um excelente padrão de atendimento aos passageiros em todas as viagens, oferecendo balas e água, ligando o ar-condicionado, e, especialmente, mantendo o carro sempre limpo. Dessa maneira, o motorista conseguirá, provavelmente, manter a sua nota de avaliação acima da média estipulada pela empresa (UBER, 2021).

Em caso de o trabalhador não alcançar pelo usuário uma avaliação média ou superior a 4,6 estrelas, que por óbvio depende ao mesmo tempo da subjetividade do cliente, que faz a avaliação, o motorista pode ser suspenso ou mesmo ser desligado da plataforma, sem qualquer aviso prévio da Uber. Logo, o trabalhador, mesmo sendo um “empreendedor”, depende da empresa que define a meta e o pune, se ele não a alcançar. Portanto, esta situação não contribui com a construção narrativa atribuída ao trabalhador uberizado de que é um empresário, ou seu próprio chefe (GAULEJAC, 2007).

Portanto, percebe-se que o sistema de gestão da plataforma é edificado fortemente, no controle dos motoristas pela empresa. “Na Uber, tanto cliente quanto motorista são automaticamente interligados” (CARELLI, 2017, p. 143). Os motoristas precisam manter um padrão de desempenho definido unilateralmente pela empresa e são estimulados a produzir e fomentar tanto valor quanto possível (o trabalhador produz valor ao produzir o equivalente ao valor de sua força de trabalho e fomenta valor ao produzir mais-valor). Em um âmbito de relações de trabalho flexíveis, esse panorama demonstra que, pela correlação de forças assimétricas, a flexibilidade e o

risco são dos trabalhadores. Por outro lado, a empresa configura-se como sem responsabilidades trabalhistas e dos riscos com a maioria do que seria capital constante, mesmo ganhando até 25% dos rendimentos do trabalhador que lhe presta serviços (GAULEJAC, 2007).

Observou-se até o momento que a Uberização do trabalho representa uma maneira particular de acumulação capitalista e subordinação do motorista à um regime de trabalho sem uma regulamentação de proteção trabalhista. Ainda, que ao produzir uma nova forma de mediação da inserção do trabalhador, este se incumbe da responsabilidade de aquisição dos meios de produção para além da compra e venda de sua força de trabalho, produzindo, assim, mais-valia para a empresa capitalista.

A inserção, mesmo que digital do trabalho ao capital, demonstra que o trabalhador está subordinado na relação de trabalho sob o modelo da Uberização, ainda que a aparência imediata seja de autonomia e liberdade sobre o formato produtivo. A determinação sobre como executar o trabalho, sobre os padrões e as metas produtivas, centraliza a empresa como detentora da plataforma de intermediação. Enquanto o trabalhador, em vez de submetido diretamente a um contrato de trabalho formal, submete-se às imposições estabelecidas sob o risco de afastamento da ocupação. O âmbito de subordinação estrutural reitera sua necessidade de comercialização da força de trabalho, para sua subsistência.

Embora os Estados Unidos sejam a nação que desenvolveu a tecnologia socioprodutiva, em relação à Uberização, o alcance das atividades que seguem esse modelo no mundo, torna-se cada dia maior em países emergentes. Na particularidade brasileira, observa-se uma tendência para a migração e/ou criação de diversas atividades produtivas, que adotam essa forma de trabalho. Já são cerca de um milhão motoristas cadastrados na Uber, segundo dados da própria empresa (UBER, 2020). Nesse mesmo segmento de serviços, também operam outras plataformas no país como a 99, Televo, Cabify e WillGo. Em comum, todas estas operadoras de plataforma de transporte disponibilizam aos motoristas o sistema por elas desenvolvido e operado, mais do que isso, exigem deles que tenham as condições objetivas de desempenhar a atividade.

Dessa forma, é de total responsabilidade dos motoristas, os quais atuam através dos aplicativos de mobilidade urbana, terem os principais meios de produção da atividade, sendo smartphone conectado à internet, carro, combustível, seguro,

conservação do veículo e possíveis gastos com acidentes ou souvenirs para os passageiros. Compreende-se que essa transferência de ônus para o trabalhador não é uma novidade, pois, setores produtivos já contavam com a presença de alguns trabalhadores que, para serem inseridos no processo, deveriam ter seus próprios meios de produção.

Primeiramente, observa-se a uberização apenas como um nicho de atuação, possível para enfrentar o desemprego, devido ao potencial de absorção de mão de obra não inserida no mercado de trabalho regulamentado, e uma possibilidade de maior satisfação do mercado consumidor. Porém, ao aprofundar a análise sobre o mercado de trabalho, concorrência capitalista e avanços tecnológicos, constata-se que as empresas uberizadas têm vantagem competitiva no que se refere às demais, com diminuição de capital constantemente adiantado pelo capitalista, diminuição do mais-valor compartilhado e vinculação com a remuneração do trabalhador. Isto, de certa maneira, gera o afastamento das empresas tradicionais nos segmentos em que atuam ou a migração destas para formas parecidas de operação. Nesse sentido, existe uma tendência de crescimento progressivo desse tipo de relação de trabalho, que aprimora a acumulação capitalista ao mesmo tempo que majora o trabalho sem condições, sem proteção jurídica e com ampliação dos riscos da atividade ao próprio trabalhador.

Para o fechamento deste capítulo, com o propósito de apresentar de maneira sintética os principais elementos de diferenciam ambos períodos históricos analisados até o momento, elaborou-se um quadro sintético comparativo. O Quadro 1 apresenta a transição de um modelo fordista, sustentado por uma política econômica do Estado de Bem-Estar Social, para um modelo toyotista, neoliberal, situado na chamada Terceira Revolução Industrial ou período de reestruturação produtiva. Foi igualmente incluído, como efeito de comparação, algumas das principais características que estruturam o modelo de Uberização do trabalho.

Quadro 1 – Diferenças entre o Fordismo e o Toyotismo

Modelo	Setor	Produção	Economia	Legislação	Subjetividade
Fordismo	Indústria	Rigidez	<i>Welfare state</i>	Regulamentação	Empregado
Toyotismo	Indústria	Flexível	Neoliberalismo	Desregulamentação	Empreendedor
Uberização	Serviços	Flexível	Neoliberalismo	Desregulamentação	Empreendedor

Fonte: Elaborado pelo autor.

A análise comparativa da síntese dos elementos apresentados, nos permite, mesmo que no modo incipiente, concluir que as macro características destacadas no quadro, apresentam maiores similaridades entre o Toyotismo e a Uberização, do que em relação ao Fordismo. No que se refere ao setor produtivo, o Fordismo e o Toyotismo, apenas nesse item, apresentam similaridade, pois situam-se no segmento da indústria. Embora, é possível observar que no período toyotista, a partir de 1970, essa transição para o setor de serviços passa a ganhar espaço nos principais países como modelo econômico capitalista, o que consolida-se no início do século XXI, como sendo o principal motor da economia mundial.

Quanto ao modelo de produção, o Fordismo baseava-se no trabalhador especializado, desenvolvendo de forma rígida e repetitiva as mesmas atividades na linha de montagem das grandes indústrias. Por sua vez, o modelo toyotista passou a formatar um trabalhador flexível, que ocupava distintas tarefas e funções no processo de produção. Esse trabalhador flexível é também uma característica presente no modelo uberizado, embora no setor de serviços, a rigidez das relações de trabalho passa a ser superada, sobretudo, pelo uso intensivo de novas tecnologias digitais, elemento igualmente presente, no Toyotismo.

O modelo fordista estruturou-se no período pós-guerra, sustentado por um modelo econômico e social do *Welfare state*, ou Estado de Bem-Estar Social. Os modelos toyotista e uberizado, situaram-se em economias financeirizadas, globalizadas e com forte incremento tecnológico – estrutura no modelo capitalista neoliberal.

Outra característica bastante distinta entre o Fordismo e o Toyotismo/Uberização diz respeito ao arcabouço legal dos períodos em que estes se constituíram. Se por um lado, o Estado de Bem-Estar Social exigia uma presença forte do Estado na economia, garantido por um conjunto de legislações que em sua grande maioria protegiam os trabalhadores e garantiam investimento na área social, por outro lado, o modelo neoliberal carecia de libertar-se das amarras das leis para dar mais liberdade econômica. Nesse sentido, a desregulamentação é a palavra de ordem do neoliberalismo, por conseguinte, do Toyotismo e da Uberização.

Um último elemento de análise, do quadro comparativo, é central para reforçar os resultados desta tese. No Fordismo, os mecanismos de produção de subjetivação capitalísticos encontravam-se na relação social estabelecida entre patrão e empregado, com regras sólidas de formalização. Não havia dúvida de que o

trabalhador era um empregado do capitalista e este, comportava-se como tal. No modelo fordista, a produção de subjetividade contribuiu para o consumo de massa, caracterizado como um novo padrão para o período, do qual o próprio trabalhador estava inserido. Por sua vez, no Toyotismo/Uberização há uma inversão da lógica anterior de produção de subjetividade. De empregado, o trabalhador passa a ocupar uma posição de empreendedor, inicialmente engajando-se nos valores e missões da empresa, e, posteriormente, rompendo radicalmente o vínculo formal e assumindo integralmente a condição de sujeito empreendedor – empreendedor de si.

Após a análise das características apresentadas no quadro comparativo, é possível identificar elementos significativamente distintos entre Fordismo e Toyotismo, igualmente, estes mesmos elementos, se distinguem na comparação entre Fordismo e Uberização. Entretanto, existe preponderantemente, elementos análogos entre Toyotismo e Uberização, quase não sendo possível, identificar diferenças estruturais nos modelos econômicos e sociais em que ambos se inserem. Embora a Uberização situe-se no setor de serviços e utiliza-se de um aparato tecnológico digital moderno para estabelecer suas relações sociais, ela ainda encontra-se sustentada em um marco legal estritamente desregulamentado, com características de um trabalhador flexível, empreendedor de si mesmo, sobretudo, forjada em um modelo econômico neoliberal, assim como o Toyotismo.

Nesse sentido, identificou-se um neologismo utilizado pela professora Eliane Juraski Camillo e por Dante Henrique Moura, do Instituto Federal de Santa Catarina, em um artigo publicado pela revista científica Trabalho e Educação, intitulado: Trabalho, capitalismo e classe trabalhadora: do taylorismo-fordismo ao toyotismo uberizado. Observa-se aqui o termo “toyotismo uberizado” (CAMILLO; MOURA, 2021), resultado de um estudo de pós-doutorado em que os autores identificam a Uberização, não como uma fase do desenvolvimento capitalista, mas atribuindo ao Toyotismo como “a modalidade econômica que carrearou a uberização e a agudização da precarização do trabalho” (CAMILLO; MOURA, 2021, p. 29).

Almeja-se que os itens aqui abordados fomentem novas análises, a fim de abrandar a subordinação exercida aos trabalhadores pelo capital, destacando a importância dos conceitos e das categorias utilizadas até esse momento, reforçando a análise das relações sociais de trabalho na comparação entre Fordismo, Toyotismo e Uberização.

3 A PANDEMIA DA COVID 19 E OS REBATIMENTOS NA CLASSE TRABALHADORA

3.1 CONTEXTUALIZAÇÃO SOBRE A CRISE CAUSADA PELA PANDEMIA DA COVID-19

A pandemia da Covid-19, que assolou o mundo a partir do final de 2019, tornou-se a maior crise sanitária dos últimos anos e, certamente, ainda terá desdobramentos ao longo do século XXI. O que inicialmente foi tratado como um problema de saúde, reverberou em outras áreas quase que concomitantemente, sobretudo, na economia e na área social (BRITO et al., 2020; MARQUES et al., 2021). Recorre-se as palavras de Marques et al. (2021):

A chegada da pandemia da COVID-19 foi um choque para todas as economias do mundo. As atividades não essenciais foram, em geral, paralisadas em parte do ano de 2020. Além disso, muitas vezes as autoridades precisaram retomar medidas restritivas em função de novo surto ou mesmo da chegada da segunda onda da pandemia que, a despeito do início da vacinação em vários países, impediu que, no início de 2021, se voltasse à plena normalidade no que tange as atividades econômicas e mesmo sociais. (MARQUES et al., 2021, p. 09).

Toda crise ocasiona ameaças e desafios para os gestores, empreendedores e grandes corporações, seja ela desencadeada pelo comportamento humano, desastres naturais ou fatores econômicos (DOERN; WILLIAMS; VORLEY, 2019). As epidemias que aconteceram anteriormente, apesar de terem consequências significativas na economia mundial, não foram tão danosas quanto a atual crise da Covid-19 (HE; HARRIS, 2020). A pandemia causada pelo Coronavírus, conforme relatado anteriormente, surgiu no final de 2019 e modificou de forma significativa a sociedade global. Tendo a presença universal do empreendedorismo no contexto mundial de negócios, é relevante compreender como a crise da Covid-19 atingiu a economia (FOSS, 2021).

A pandemia estabeleceu uma modificação muito forte do ambiente no qual a atividade humana se desenvolvia, podendo ser descrita como um choque externo que demandou a parada repentina das práticas econômicas e sociais, com exceção das atividades imprescindíveis, com intuito de atenuar o ritmo da contaminação do novo Coronavírus (MARQUES et al., 2021). “Resumindo, a crise atual, que certamente ficará na memória de todos como a crise da Covid-19, é uma crise

provocada por algo externo ao funcionamento da economia capitalista [...]” (MARQUES et al., 2021, p. 15).

A crise econômica de 2020, a que chamamos de crise da Covid-19, é absolutamente inédita, e não só na história recente do capitalismo. Essa crise nasceu das contradições do processo de reprodução ampliada do capital, muito embora problemas e distorções vinham se acumulando e o prognóstico para 2020 já era de desaceleração do crescimento mundial, com aumento da probabilidade de ocorrer uma crise financeira. (MARQUES et al., 2021, p. 15).

De acordo com a Organização Internacional do Trabalho (2020), os prognósticos indicavam que as incertezas instituídas pela Covid-19 poderiam fazer com que metade dos trabalhadores em todo o mundo perdessem seus empregos. Além de ter impactado vidas humanas, esta pandemia também afetou várias empresas mundialmente (LIGUORI; WINKLER, 2020).

Os empreendedores com capacidade de adaptação a crises, terão uma grande influência global crescente (LIGUORI; WINKLER, 2020), pois estes são uma fonte fundamental da economia de um país. À proporção que estimulam a economia, ao inserir novas tecnologias, produtos inovadores e serviços, assim como, ao prover novas oportunidades e empregos que colaboram para a economia (EGGERS, 2020).

É possível afirmar que a economia mundial já vinha passando por dificuldades antes mesmo do início da pandemia, mas a partir do isolamento social, como medida mais radical para controlar o contágio, o prejuízo às atividades econômicas se agudizou no mundo todo. As dificuldades não foram maiores somente porque houve, por parte dos bancos centrais, uma intervenção massiva, o que garantiu liquidez na economia, assim possibilitando aos governos concederem auxílios financeiros aos trabalhadores informais e também para aqueles que atuavam por conta própria, e ainda foi disponibilizado um programa de apoio com linha de crédito para pequenas e médias empresas (MARQUES et al., 2021).

Na esfera mundial, todos os aspectos parecem indicar que a relação de forças permanecerá desfavorável aos trabalhadores. Dado que o índice de desemprego deverá manter-se elevado, tendo devido as dificuldades de retomada do crescimento das economias, como devido a transição sistêmica, como por exemplo, os avanços com relação à inteligência artificial e a internet que já haviam começado antes do início da pandemia da Covid-19, mas que com esta se acelerou (MARQUES et al., 2021).

As informações demonstram que se vive em meio a uma crise sanitária e econômica advinda de diferenças, tanto de renda quanto das demais condições de vida da população. Percebe-se que existem setores com carências estruturais como: baixo investimento na educação e em pesquisas na área da ciência, redução de investimentos em universidades públicas, gestão precária na saúde, reduzida cobertura de saneamento básico para condições de moradia, entre outras. Enfim, a pandemia causada pela Covid-19 evidenciou ainda mais a desigualdade e as discrepâncias nas circunstâncias de vida da população brasileira (GRANEMANN, 2021).

Durante a crise, também ocorreram modificações e reestruturações no processo de trabalho em diversas áreas, “essa combinação desemprego/inatividade torna-se uma questão social de dimensão maior, com potencial de criar grandes dificuldades para a manutenção da ordem e da coesão social [...]” (MARQUES et al., 2021, p. 24). Pode-se dizer que a pandemia causada pela Covid-19 tem trazido muitas consequências e implicações aos trabalhadores, assim sendo, o capital necessita perceber a seriedade e a relevância dessa tragédia humana. O cerne do debate sobre o direito universal, especialmente na área da saúde, expressa e ressignifica a relevância dessa política, independente das questões ideológicas dos governos (GRANEMANN, 2021). Segundo Marques et al. (2021, p. 40):

A dominância desse capital expressa-se, no plano ideológico e nas políticas empreendidas pelos Estados, como neoliberalismo, de modo que um não pode existir sem o outro. Pensar que a Pandemia encerrou o neoliberalismo e que o mundo pós-pandemia pode se organizar de uma outra forma pela simples de o Estado ter assumido o protagonismo no combate a COVID-19 e a crise por ela provocada é esquecer este fato básico: dominância do capital portador de juros e neoliberalismo constituem uma unidade indissociável. A atuação do Estado em meio a pandemia não é, portanto, contraditória à permanência do neoliberalismo.

De fato, a pandemia causada pela Covid-19 teve consequências inegáveis no panorama, já bastante agravado, da desigualdade social, territorial, de condições de saúde e de acesso a serviços. Ao atingir de forma assimétrica as populações pobres e periféricas, a pandemia revelou em cores vivas essas mazelas.

O obstáculo que se apresenta para os países exige um planejamento que vai muito além de injetar liquidez na economia e do auxílio emergencial de recursos financeiros aos mais necessitados, em curto prazo. Essa situação exige a formulação e implementação de políticas de desenvolvimento econômico

direcionada para o período pós-pandemia, ou seja, para longo prazo. A crise expôs a fragilidade da economia brasileira, que é baseada no trabalho informal, na desindustrialização, na produção de bens primários para exportação que tem como principal comprador a China, onde começou a epidemia (COSTA, 2020).

3.2 ENFRENTAMENTO À PANDEMIA DA COVID-19 NO BRASIL

Como discutiu-se anteriormente, a crise econômica causada pela Covid-19 reduziu demasiadamente os empregos no Brasil e em muitos outros países. A emergência da situação demandou a adoção de políticas sociais, sobretudo, de geração de emprego e de renda para proteção dos trabalhadores que atuavam na informalidade enquanto as atividades estiveram paralisadas. Em um prazo maior, contudo, o país necessitará de um plano de desenvolvimento que demande o abandono do rigor fiscal e o incremento dos gastos em programas sociais já efetivos, no sentido de dar amparo a vários trabalhadores que se encontram na informalidade e residem em comunidades precárias (COSTA, 2020).

Nesse contexto, é preciso elevar os investimentos públicos e privados na área da saúde, no saneamento básico, na habitação popular e na infraestrutura urbana. Segundo o Banco Mundial (2018), o Brasil tem investido cerca de 2% do PIB em infraestrutura, muito menos do que países semelhantes em todo o mundo, e nem mesmo suficiente para cobrir a depreciação. Um enfoque crescente deve ser dado para melhorar a qualidade e a sustentabilidade da infraestrutura. Além de criar postos de trabalhos, as ações realizadas nessa área poderão reduzir os riscos e as ameaças relacionados a padrões mínimos de higiene e salubridade nas comunidades carentes. Isso é importante porque, num país onde não se universalizou o saneamento básico, fica difícil exigir o isolamento social a uma extensa população que não tem água encanada nem recursos financeiros para comprar sabão e álcool gel. Como os assentamentos precários precisam de urbanização e a população residente necessita de emprego, uma medida de enfrentamento da crise é elevar os recursos para investimento em habitação de interesse social por meio dos bancos de desenvolvimento. (COSTA, 2020, p. 12).

A pandemia causada pela Covid-19 expôs, por exemplo, duas grandes dificuldades que comprometem o combate da doença nas comunidades brasileiras mais pobres: a falta de saneamento básico e a alta densidade de pessoas por metro quadrado. Desse modo, canalizar recursos para a saúde e as áreas apontadas como gargalos é fundamental para impulsionar a economia com a criação de empregos formais. De fato, a crise sinalizou aspectos importantes para o setor

público e privado em relação às decisões relacionadas ao investimento em aumento da capacidade produtiva (COSTA, 2020).

Desde 1990, com a diminuição do dinamismo da economia nacional, a quantidade de profissionais do mercado informal de trabalho brasileiro cresceu. De acordo com Vasconcelos e Targino (2015), o mercado formal de trabalho é aquele onde existe algum suporte de vínculo contratual entre o trabalhador e o empregador. Esse vínculo contratual pode ser estabelecido através da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) ou, no caso de servidores públicos, pelo Estatuto do Servidor Público. No que diz respeito a informalidade nas relações de trabalho, esse segmento está relacionado com aqueles trabalhadores que ficam a margem de um vínculo formal via CLT e, conseqüentemente, desprotegidos da maioria das políticas de proteção social. Nesse contexto, a pandemia atinge muitas pessoas que vivem na informalidade e residem em lugares precários. No ano de 2012, a informalidade no Brasil passava dos 50%. Em 2019, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), estava em torno de 40,8% (IBGE, 2019).

No Brasil, ao final de 2020, o número de desempregados chegou a mais de 14 milhões (CABRAL, 2020), com isso, a taxa de desocupação atingiu o maior patamar de sua série histórica, e chegou aos 14,6%. No mesmo período de 2019, esse número ficou na casa de 12 milhões, dado que caracteriza um crescimento de cerca de 2 milhões de desempregados no intervalo de apenas um ano. Ainda, é importante observar que desde que estes indicadores passaram a ser monitorados, o Brasil apresentou os melhores resultados no ano de 2012, em um cenário com pouco mais de 5 milhões de desempregados, representando uma taxa de apenas 5,6%, a menor da história do país. Como elemento de comparação, países considerados em pleno emprego, como Alemanha e Japão, apresentam atualmente taxas de 5,2% e 4,1% respectivamente (IBGE, 2020).

Muito criticado por setores progressistas, o governo brasileiro adotou ao longo da pandemia um conjunto de medidas de austeridade que ora atendiam a cartilha neoliberal, ora contrariavam-na. Uma delas foi a Medida Provisória nº 927, de 22 de março de 2020, que autorizava flexibilizações da Consolidação das Leis de Trabalhistas (CLT) que poderiam ser adotadas pelos empregadores para uma possível preservação do emprego e da renda, como: antecipação de férias, teletrabalho, férias coletivas, entre outros (BRASIL, 2020a).

Ainda mais ostensivo aos trabalhadores foi a sanção da Lei nº 14.020/2020, que possibilitou a suspensão ou redução da jornada de trabalho, com redução de salários (BRASIL, 2020c). Observou-se, contudo, que as medidas de alteração da CLT trouxeram maiores prejuízos aos trabalhadores, em detrimento das conquistas alcançadas pela própria categoria ao longo das últimas décadas. Uma luta histórica da classe trabalhadora sempre foi a possibilidade de redução de jornada, sem redução de salários.

Assim, como afirmou Marx (2017, p. 273), “a regulamentação da jornada de trabalho se apresenta, na história da produção capitalista, como luta pela limitação da jornada de trabalho, um embate que se trava entre a classe capitalista e a classe trabalhadora”. Esse embate, supostamente superado pela garantia da legislação trabalhista, volta à tona justamente a partir da desregulamentação de atividades, sustentadas em novas relações sociais de trabalho, como o caso da Uberização, sobretudo, em tempos de crise sanitária. A pandemia da Covid-19 acaba sendo um mote argumentativo que sustenta a flexibilização das garantias legais dos trabalhadores. Ainda segundo o autor:

Há o limite físico da força de trabalho. Durante um dia natural de 24 horas, só pode um homem despender determinada quantidade de força de trabalho. Durante parte do dia o trabalhador deve descansar, dormir; durante outra deve fazer suas atividades físicas, alimentar-se, vestir-se, lavar-se. O trabalhador precisa de tempo para satisfazer necessidades espirituais cujo o número e extensão são determinados pelo nível geral de civilização. Por isso, as variações da jornada de trabalho ocorrem dentro desses limites físicos e sociais. (MARX, 2017, p. 271).

Marx (2017) referia-se a jornadas de trabalho de fábricas na Europa do século XIX, que chegavam a alcançar 18 horas diárias, o que não é muito distante de jornadas de trabalhadores uberizados do século XXI, que são mediadas pela utilização de aplicativos. O que acontece é que sempre que se fala em austeridade como mecanismo de enfrentamento a crises, as medidas recaem sobre a classe trabalhadora e sobre as políticas de proteção social. O contingenciamento é sempre dos programas sociais e a flexibilização é sempre da legislação trabalhista. Taxar as grandes fortunas não é um “termo” que cabe na cartilha neoliberal.

Na contramão das medidas de austeridade, o Governo Federal criou o Auxílio Emergencial, um benefício financeiro designado aos trabalhadores informais, autônomos, desempregados e microempreendedores individuais (MEI), que teve por

objetivo fornecer proteção emergencial no período de enfrentamento à crise acarretada pela pandemia da Covid-19. A adoção desse tipo de medida foi a solução encontrada por diferentes países como Argentina, Chile, Colômbia, Estados Unidos, Japão, Alemanha, França e Espanha (SALATI, 2020). Com a conversão das moedas locais para o Real (R\$), os valores de cada país – por pessoa – oscilaram da seguinte maneira: Argentina – R\$ 850; Chile – R\$ 350; Colômbia R\$ 250; Estados Unidos – R\$ 6.500; e no Japão, o valor de referência do auxílio dado pelo governo foi de R\$ 4.900, com um diferencial em relação aos demais países, pois o primeiro ministro japonês concedeu o auxílio a toda a população independente de classe social ou idade.

No Brasil, o Auxílio Emergencial concedido pelo Governo Federal em 2020 foi no valor de R\$ 1.800, sendo disponibilizado em três parcelas de R\$ 600,00. O benefício foi direcionado às pessoas de baixa renda, cuja renda mensal por pessoa da família não ultrapassasse meio salário mínimo, pouco mais de R\$ 500,00. Segundo dados do Ministério da Cidadania divulgados pela imprensa (AUXÍLIO, 2020), o total de recursos injetados na economia foi de R\$ 322 bilhões, o que beneficiou cerca de 68 milhões de brasileiros. Ainda, segundo o Governo, 38,2 milhões do total de beneficiados fez a solicitação por meios digitais, enquanto 19,9 milhões são beneficiários do Bolsa Família e 10,5 milhões são pessoas que estão registradas no Cadastro Único, que vivem em situação de pobreza ou extrema pobreza. (AUXÍLIO, 2020).

As contradições presentes nas ações apresentadas pelo Governo Federal orbitaram entre a flexibilização da CLT, com possibilidade de redução de jornada e salários, atendendo os interesses da elite empresarial, e o benefício do Auxílio Emergencial a quase 70 milhões de brasileiros, medida que dialoga com os anseios dos campos populares da sociedade. Isso ocorreu dentro de um cenário liderado pelo atual presidente do país Jair Bolsonaro juntamente com sua equipe econômica, comandada pelo ministro da Fazenda Paulo Guedes, que assumidamente não é apenas um entusiasta da chamada Escola de Chicago, que apregoa o livre mercado, como também é um defensor ferrenho do liberalismo econômico. É nessa toada contraditória, face aos agravos econômicos e sociais causados pela pandemia, que o papel do estado se torna mais necessário e presente, seja na área da saúde universal e gratuita no Brasil, seja na área social, com toda a abrangência do Sistema Único de Assistência Social (SUAS). Para Prates (2020, p. 03):

O ano de 2020 é marcado pela maior crise sanitária vivenciada pelo mundo, no período de capitalismo maduro, pondo em xeque as políticas neoliberais que apregoam a necessidade de um estado mínimo, pelo menos para o social, na medida em que necessitam contar com o Estado para atender o exorbitante número de contaminados pela COVID-19, através de sistemas públicos de saúde, no caso brasileiro, o Sistema Único de Saúde (SUS), cujo sucateamento acentuara-se após a implementação das chamadas medidas de austeridade. Exigiu, por outro lado, o investimento do estado em auxílios emergenciais para garantir o sustento de muitos trabalhadores desempregados, em isolamento ou cujos pequenos negócios não suportariam o período de pandemia, medidas essas que contrariam o receituário neoliberal.

Toda democracia madura é arena de conflitos e disputas ideológicas que se materializam em resultados eleitorais dos mais distintos, levando ao poder a pluralidade de sua representação, desde sindicalistas, empresários, sociólogos, líderes religiosos e até palhaços “tiriricas”. Há um dito popular que refere que “toda unanimidade é burra”, o que, portanto, reforça a importância do modelo democrático de sociedade em detrimento de modelos totalitários. Contudo, no Brasil do enfrentamento à pandemia da Covid-19, uma unanimidade tem se formado nos mais diferentes setores: a crítica ao presidente Bolsonaro nessa área, em especial, a forma como o negacionismo e a vacinação foi tratada no país.

Setores dos mais diversos têm externado sua insatisfação em relação a como o Governo Federal tem adotado medidas de enfrentamento à pandemia. Em relação a essa unanimidade, um conjunto de mais de 200 executivos, empresários, banqueiros e economistas brasileiros assinaram, em março de 2021, a chamada “Carta aberta à sociedade referente a medidas de combate à pandemia”. Entre eles estão Roberto Setubal e Pedro Moreira Salles, co-presidentes do Conselho de Administração do Banco Itaú Unibanco; Edmar Bacha, um dos idealizadores do Plano Real; Aod Cunha, ex-secretário da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul; Pedro Parente, ex-presidente da Petrobras e ex-ministro de Minas e Energia; Jorge Gerdau, presidente do Conselho Administrativo do Grupo Gerdau (CARTA, 2021).

A carta não foi uma forma velada de trazer contribuições ao Governo Federal, mas uma crítica contundente à forma como o Presidente vem tratando do tema do enfrentamento à pandemia. São raros os momentos em que forças progressistas e conservadoras chegam à mesmas conclusões, e o presidente Jair Bolsonaro demonstra conseguir essa façanha. Em um de seus trechos mais afirmativos, a carta diz o seguinte:

O papel de liderança: Apesar do negacionismo de alguns poucos, praticamente todos os líderes da comunidade internacional tomaram a frente no combate ao COVID-19 desde março de 2020, quando a OMS declarou o caráter pandêmico da crise sanitária. Informando, notando a gravidade de uma crise sem precedentes em 100 anos, guiando a ação dos indivíduos e influenciando o comportamento social. Líderes políticos, com acesso à mídia e às redes, recursos de Estado, e comandando atenção, fazem a diferença: para o bem e para o mal. O desdenho à ciência, o apelo a tratamentos sem evidência de eficácia, o estímulo à aglomeração, e o flerte com o movimento antivacina, caracterizou a liderança política maior no país. Essa postura reforça normas antissociais, dificulta a adesão da população a comportamentos responsáveis, amplia o número de infectados e de óbitos, aumenta custos que o país incorre. (CARTA, 2021).

O que se pode constatar é que o Governo Federal foi no mínimo irresponsável ao tratar do tema do enfrentamento à pandemia desde os primeiros dias. Houve, e ainda há, uma postura negacionista por parte do Presidente, que aparecia em atividades sociais sem o uso de máscara, incitando aglomeração por onde passava e defendendo a interação medicamentosa de certos fármacos, como o caso emblemático do uso de “cloroquina”. Tornou-se um discípulo do ex-presidente norte-americano, Trump, que no início da pandemia influenciou diretamente o comportamento de Bolsonaro.

Contudo, uma diferença abissal separou ambos. Ao passo que Trump tinha seus arroubos imperialistas no discurso negacionista, também acelerou a liberação da fabricação das vacinas por laboratórios americanos, como o caso da Pfaizer, comprando toda sua produção e direcionando para a população americana, reforçando o dito popular do “façam o que eu digo, não façam o que eu faço”. Em abril de 2021, os Estados Unidos já haviam aplicado mais de 215 milhões de doses, levando em conta sua população de pouco mais de 330 milhões de habitantes. No país norte-americano, a vacinação iniciou em 14 de dezembro de 2020 e vinha mantendo até a segunda quinzena de abril de 2021 a média de 3 milhões de aplicações de vacina por dia.

O Brasil, por sua vez, iniciou a vacinação em 18 de janeiro de 2021, mais de 30 dias depois dos EUA. Em abril de 2021, o país ainda estava próximo de chegar a 35 milhões de doses aplicadas para uma população de 212 milhões de habitantes. Ao passo que os EUA, em janeiro de 2021, alcançavam 4.085 mortes por Covid-19 em 24h, o Brasil, no mesmo dia, registrava 962. Em pouco menos de 90 dias depois, já no mês de abril de 2021, na mesma data em que os EUA registraram 995 mortes em 24h, o Brasil batia um triste recorde de 4.249 mortes por Covid-19 em um mesmo dia (OUR WORLD IN DATA, 2021). São estatísticas estarrecedoras que,

infelizmente, contribuem para a construção de um imaginário que reforça a forma totalmente equivocada e irresponsável como as lideranças nacionais trataram do tema do enfrentamento à pandemia. Ainda sobre a “Carta aberta à sociedade referente a medidas de combate à pandemia”, um outro tema se fez presente. Mesmo partindo da elite econômica e intelectual brasileira, o que pode suscitar desconfiança por setores mais progressistas, a carta reforça a importância do Auxílio Emergencial e, sobretudo, da garantia de assistência a trabalhadores desempregados (CARTA, 2021). Segundo a carta:

O efeito devastador da pandemia sobre a economia tornou evidente a precariedade do nosso sistema de proteção social. Em particular, os trabalhadores informais, que constituem mais de 40% da força de trabalho, não têm proteção contra o desemprego. No ano passado, o auxílio emergencial foi fundamental para assistir esses trabalhadores mais vulneráveis que perderam seus empregos, e levou a uma redução da pobreza, evidenciando a necessidade de melhoria do nosso sistema de proteção social. Enquanto a pandemia perdurar, medidas que apoiem os mais vulneráveis, como o auxílio emergencial, se fazem necessárias. Em paralelo, não devemos adiar mais o encaminhamento de uma reforma no sistema de proteção social, visando aprimorar a atual rede de assistência social e prover seguro aos informais. Uma proposta nesses moldes é o programa de Responsabilidade Social, patrocinado pelo Centro de Debate de Políticas Públicas, encaminhado para o Congresso no final do ano passado. (CARTA, 2021).

De fato, os efeitos da pandemia sobre a economia trouxeram indicadores alarmantes com a redução abrupta da atividade econômica e, conseqüentemente, as elevadas taxas de desemprego, o que acabou por afetar os mais diferentes setores. Se por um lado o sistema de saúde, mesmo que sobrecarregado, tem tentado dar conta das demandas decorrentes da Covid-19, o sistema de proteção social ainda precisará avançar muito para dar conta do cenário de crise social que já está consolidado e deve perdurar pelos próximos anos. A vacina permitiu ao país a retomada das atividades econômicas, de forma lenta e gradual, contudo, os indicadores de geração de emprego ainda são desalentadores, o que vai exigir grande atenção para o investimento na área social.

3.3 REBATIMENTOS NOS TRABALHADORES UBERIZADOS

A situação econômica brasileira vinha se deteriorando ao longo da última década, impactando principalmente a classe trabalhadora, com o fechamento de postos de trabalho. Alia-se a esse quadro a proliferação acelerada de novas

tecnologias e novas formas de apropriação do trabalho, como, por exemplo, por meio de plataformas digitais (OLIVEIRA; WUNSCH; MENDES, 2021). “O avanço da pandemia da Covid-19 escancarou desigualdades estruturais e colocou em xeque a suficiência dos modelos de proteção social, especialmente na periferia do sistema capitalista” (MARQUES et al., 2021, p. 85).

No entanto, a pandemia agudizou e acelerou esse processo, não apenas lançando na informalidade milhões de brasileiros, mas também dando visibilidade para um fenômeno recente, identificado pelos trabalhadores de aplicativo e reforçando o conceito de Uberização do trabalho. Muitos trabalhadores, ao longo da pandemia, enfrentaram desafios e riscos sanitários. Profissionais da saúde, que estiveram na linha de frente do combate ao vírus, muitas vezes se expunham para cumprir com sua missão. Servidores públicos de diferentes áreas seguiram realizando serviços considerados essenciais na segurança, assistência, entre outros. Entretanto, no auge da pandemia se observou, sobretudo, uma mudança na paisagem urbana das grandes metrópoles brasileiras. Em suas motos ou bicicletas, com caixas coloridas penduradas nas costas, eles cruzavam ruas e avenidas para realizarem suas entregas. Enquanto muitos se protegiam no teletrabalho, os trabalhadores de aplicativo flertavam com o risco do vírus. Segundo Aquino, Pilate e Félix (2020, p. 60):

O trabalhador uberizado, caracterizado não como empregado, mas sim como empreendedor ou autônomo, carece dos direitos garantidos pelo vínculo empregatício, principalmente aqueles devidos por força da seguridade social, como benefícios previdenciários, como o auxílio-doença, que lhe garantiriam determinada estabilidade em face de eventual contaminação, podendo ainda ser privilegiados através da possibilidade da suspensão do contrato, com o efetivo pagamento através do empréstimo fornecido pelo governo federal para o custeio dos salários de empregados que tiveram que se ausentar do trabalho por terem contraído a COVID-19 ou por possuírem comorbidades que importariam em risco de vida em caso de contaminação. Assim, ao trabalhador uberizado não há alternativas diante de um estado de pandemia.

Um aspecto relevante sobre os impactos da pandemia da Covid-19, seja na amplitude, seja na intensidade, foi que as tecnologias digitais invadiram as mais diferentes dimensões da vida em sociedade, sobretudo, os atravessamentos nas relações sociais de trabalho. Acentuou-se a virtualização da vida e do trabalho, quando esse ainda pode ser realizado. O consumo no *e-commerce* catapultou. As grandes companhias mundiais, que nas últimas décadas escalavam ao topo da

pirâmide do capital, agora ocupam um lugar confortável e difícil de ser transposto no próximo período, deixando definitivamente para trás o império do modelo fordista da indústria automobilística.

Entretanto, a mudança não é apenas estética, é também social, econômica e sanitária. Sanitária, pois expôs os trabalhadores ao vírus da morte, que matou milhares de brasileiros. Econômica, pois dilacerou a renda das famílias, jogando milhões de trabalhadores na estatística do desemprego. E por fim, social, pois aprofundou a desigualdade, aumentando ainda mais a distância entre ricos e pobres.

No texto “Traços humanos na superfície do mundo”, a filósofa Judith Butler (2020) resgata uma categoria muito importante na teoria marxista – o fetiche da mercadoria –, onde fala da realidade do trabalho em meio à pandemia. Porém, não ressalta apenas a materialização das relações sociais de produção que se configuram na sociedade capitalista pela identificação do proprietário dos meios de produção e a brutal separação daqueles que detêm apenas a força de trabalho para vendê-la no mercado, característica central da análise de Marx em “O Capital”. Para além disso, a autora apresenta elementos da construção de subjetividade que se configuram também nessa relação entre a mercadoria e tudo o que ela representa (BUTLER, 2020). Esta autora afirma que:

A produção, reprodução e consumo de bens carregam agora o risco de comunicar o vírus. Uma encomenda é deixada na porta de casa, os traços do outro que a deixou ali são invisíveis. A trabalhadora é um local muito especial de transmissão, assumindo o risco, que aqueles que pedem comida em casa procuram evitar. (BUTLER, 2020).

Uma escolha brutal que o trabalhador teve de fazer foi continuar trabalhando, continuar se expondo, flertando com o vírus e com a morte. Esses trabalhadores passaram a incorporar um conjunto de relações sociais enigmáticas, caracterizadas, de certa forma, com o que Marx (2017) denominou de fetiche da mercadoria, como dito anteriormente. Segundo Butler (2020), o trabalhador tem a vida roubada pelo trabalho, mas a mercadoria emana uma vida cada vez mais vibrante.

A classe trabalhadora sempre tão explorada ao longo de sua história comemora pequenas conquistas que são fruto de muita luta e mobilização. Contudo, a cada nova crise, são eles os primeiros a serem penalizados com a agudização da exploração e com a rápida desconstituição das pequenas e sofridas conquistas. A

recente extinção dos Ministérios do Trabalho e da Previdência são apenas alguns elementos que reforçam essas afirmações. Em recente livro publicado sobre a Saúde do Trabalhador em Tempos de Desconstrução, os pesquisadores Paulo Oliveira, Dolores Wunsch e Jussara Mendes (2021, p. 158) afirmaram que:

Nesse cenário, temos vivenciado forte desestruturação dos direitos dos trabalhadores e mesmo da estrutura responsável por acompanhar as questões do trabalho e da proteção social pela previdência social pelo Estado brasileiro. Esse cenário evidencia não apenas a regressão de direitos trabalhistas e previdenciários, mas também dos meios institucionais para acessá-los.

Em meio a pandemia da Covid-19 não está sendo diferente, onde trabalhadores demandados por aplicativos estão cada vez mais numerosos e mais variados, entre os quais entregadores e motoristas. Tal modalidade de trabalho adquiriu grande centralidade desde a expansão da Covid-19, em virtude das adoções das medidas de isolamento e distanciamento social e, também, da classificação do serviço de entrega como atividade essencial como forma de enfrentamento à pandemia, conforme consta no art. 3º, XXII do Decreto nº 10.282/20 (BRASIL, 2020b).

Dentro deste contexto, “a própria necessidade e a insegurança serão os algozes a fazê-los buscar e trabalhar cada vez mais em condições tão desvantajosas” (MAENO; CARMO; LIMA, 2021, p. 157). Não há escolha entre o isolamento social e a fome. Não há *home office* nas casas em que as geladeiras estão vazias. Só há a possibilidade do trabalho, quando esse ainda é possível. Nas palavras de Granemann (2021, p. 05):

Porções significativas da classe trabalhadora, aprisionadas nos limites da existência física, material, sem condições para se reproduzirem, não tardaram a entender: o evoluir da COVID-19 ao arrastar consigo dezenas de milhares de óbitos é, a um só tempo, a própria conta aos sobrantes, a justificativa e a panaceia para todos os atos e as medidas de força de todos os poderes nos diferentes momentos do Estado contra a classe trabalhadora. Padecer de fome ou morrer pelo contágio, ao ter de trabalhar sem poder praticar o isolamento físico, não são escolhas e tampouco alternativas mutuamente excludentes no cotidiano da classe trabalhadora; ao contrário, afiguraram-se complementares ou, talvez, reciprocamente combinadas para o extermínio dos excedentários.

Todas essas transformações características do final do século XX e início do século XXI colocam desafios para pensar as ciências sociais e jurídicas, o serviço social, a psicologia social, e tantos outros campos de estudos, diante da urgência de

reinventar modos de produção do conhecimento, seja para dar visibilidade, seja para forjar formas de resistência.

O conjunto de acontecimentos recentes no Brasil ao longo do ano de 2020, 2021 e início de 2022 em relação as medidas de enfrentamento à pandemia da Covid-19, produziu efeitos econômicos, sociais e, sobretudo, impactou trabalhadores brasileiros uberizados. Esses trabalhadores são entendidos como aqueles que se utilizam de plataformas digitais e/ou aplicativos de celular como única forma de estabelecer suas relações de trabalho, um conceito que já vem sendo utilizado por autores brasileiros, entre eles o sociólogo e professor Ricardo Antunes (2020).

Essa condição também estaria associada ao uso de novas tecnologias à imposição de condições de trabalho “semelhantes às do século XIX, em um dos setores considerados como mais dinâmicos da economia moderna, o informacional, promovendo uma crescente alienação do trabalho em escala global” (SILVA; TEODORO, 2021, p. 28). Sem a pretensão de ser um documento de larga pesquisa, a análise de conjuntura aqui proposta, permitiu avaliar, no calor dos acontecimentos, percepções consistentes em um exercício intelectual. Como é possível afirmar, o ato de estudar a conjuntura é também fazer ciência (GRANEMANN, 2021).

A pandemia causada pela Covid-19 marcou profundamente o ano de 2020 como um dos mais trágicos das últimas décadas e, infelizmente, vai ainda deixar profundas sequelas no transcurso dos anos seguintes. A crise sanitária que se instaurou em todo o planeta, levando até maio de 2022 a morte de mais de 6,2 milhões de pessoas e a contaminação de outras 514 milhões (OMS, 2022), por si, já seria fato suficiente para justificar essa afirmação funesta. Contudo, a pandemia atingiu em todo o mundo as mais diferentes dimensões da vida em sociedade, provocando, principalmente, uma profunda crise econômica que afetou milhões de trabalhadores.

Para além de um problema sanitário, os impactos da pandemia da Covid-19 desdobraram-se em questões econômicas e sociais. As principais medidas de enfrentamento na grande maioria dos países, antes do início da vacinação, foi o isolamento social, assim como, a adoção de protocolos sanitários e de higienização como, por exemplo, o uso de máscara e uso de álcool gel nas mãos.

O isolamento social, em muitos casos acompanhado dos chamados *lockdowns* como medidas mais severas de confinamento, com fechamento integral de todo comércio não considerado essencial, levou a economia à bancarrota. Com o

comércio fechado não há consumo. Sem consumo não há necessidade de produção. Sem produção, a indústria, quando não fecha suas portas, demite em massa. A “roda” do modo de produção capitalista quebra-se.

Os trabalhadores agora desempregados, flertam com a possibilidade de não produzirem suas condições básicas de subsistência. As desigualdades que no cenário pré-pandemia já eram severas, agora se agudizam. Não há outro caminho, em caráter de urgência, que não seja o do fortalecimento da rede de proteção social, potencializando e ampliando o alcance das políticas sociais, não apenas de um Auxílio Emergencial em pecúnia, extremamente necessário, mas igualmente de ações intersetoriais que englobem as diversas dimensões das necessidades humanas de vida.

Vacinar é a palavra de ordem do momento, pois os países que vacinaram quase a totalidade de sua população adulta e os chamados grupos de risco, já estão retomando suas atividades. O Brasil, que iniciou em um ritmo lento e confuso, agora goza de um patamar elevado com mais de 90% da população adulta já com ciclo vacinal completo conforme recomenda a Organização Mundial da Saúde (OMS). Nesse cenário, os Estados e Municípios passam a ocupar um papel central no enfrentamento à pandemia, quando desenvolvem políticas sociais para aplicação em suas realidades locais. Há também a necessidade de um esforço para a contratação emergencial, mesmo que em caráter temporário, de profissionais da saúde e da assistência social para colocarem em curso essas políticas, que serão essenciais para o próximo período.

Mesmo após a vacinação, a Covid-19 ainda causa fortes impactos na saúde pública e no mercado de trabalho brasileiro. Em um cenário de interrupção das atividades produtivas, os trabalhadores informais perderam seu sustento e de suas famílias, e muitas empresas já demitiram vários colaboradores que tinham carteira assinada. As políticas governamentais vêm respondendo de forma muito tímida aos problemas advindos da crise, direcionando-se para um caminho que não colabora para uma rápida solução. Os trabalhadores formais e informais necessitam de programas sociais que originem emprego e renda, gerem melhorias habitacionais das comunidades mais precárias, assim como, carecem de proteção social mais ampla.

A solução da crise demanda o abandono da austeridade e impõe que recursos sejam injetados na saúde, na área social e nas áreas apontadas como

gargalos. Por exemplo, as comunidades precárias necessitam de urbanização e as pessoas precisam, principalmente, de emprego. Essas medidas colaboram para que haja melhorias na saúde e na qualidade de vida da população mais carente, assim como, promovem outros setores da economia.

Imprescindivelmente, todos os recursos utilizados para financiar essas medidas aumentarão o déficit público. Porém, em longo prazo, com a retomada do desenvolvimento do país e dos empregos, terá um aumento do Produto Interno Bruto (PIB) e um aumento da arrecadação. Ao mesmo tempo, muitas comunidades poderão ser beneficiadas com as medidas citadas e, assim, ficarão mais preparadas para o enfrentamento de crises epidêmicas, como a que o mundo vive na atualidade. O prazo de vivência dentro da crise, conseqüentemente, resultará das escolhas políticas do atual governo.

4 A QUEM SERVE A DESREGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE POR APLICATIVO?

Existe uma centralidade no debate sobre a regulamentação dos serviços de transporte por aplicativo, uma vez que as exigências das legislações poderiam a vir inviabilizar esse modelo de serviço, segundo as empresas de tecnologia. No Brasil, a partir de 2012 passou a vigorar o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, determinado pela Lei Federal nº 12.587/2012. Como as primeiras operações de transporte por aplicativo tiveram início no país apenas no ano de 2014, não se observou nada sobre a matéria na legislação nacional até esse período (BRASIL, 2012).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é estabelecida pela Lei Federal nº 12.587/2012 que criou as diretrizes para integração entre os diferentes modais de transporte e a tentativa de criar condições de melhorar a acessibilidade e mobilidade dos cidadãos como condição de desenvolvimento urbano. Essa legislação deveria prever uma sistemática que organizasse e coordenasse um conjunto de modais de transportes e outros serviços nas cidades e seus territórios. Ficou convencionado de denominar essas ações organizadas de Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012).

O deslocamento de pessoas é organizado pelo Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, que considera como transporte urbano motorizado, maneira que se utiliza de veículos automotores, os serviços de transporte público e privado. Esses serviços de transporte urbano são classificados como de cargas ou de passageiros, conforme seu objetivo, sendo este segundo o objeto de análise desse estudo. A regulamentação que orienta essa atividade a denomina de Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros, de acordo com a Lei Federal nº 12.587 de 2012 (BRASIL, 2012).

Atualmente, novos produtos e serviços são desenvolvidos com muita agilidade na esfera tecnológica, ocasionando que as formas tradicionais de negócios se tornem obsoletos. Contudo, esse setor apresenta dificuldades no Brasil, como por exemplo, o tempo de amadurecimento das legislações brasileiras, que muitas vezes não consegue acompanhar as transformações que estão acontecendo. O que evidencia isso é o Congresso Federal ter aprovado somente no ano de 2018, leis para as mudanças digitais na área de transporte. Esse fato ocorreu mais de 4 anos

depois do início da primeira empresa de transportes por aplicativo, a Uber, ter começado sua atuação no país. Isso aconteceu através da Lei Federal nº 13.640/2018, que abrangeu a temática do transporte individual privado feito por meio de aplicativos ou através de comunicação em rede. Conforme a Uber, essa legislação resultou de forte debate no Congresso Nacional (CANNAS, 2019).

Uma das primeiras alterações foi a modificação da redação do Art. 4º, em seu inciso X, especificando o transporte motorizado privado como “meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares” (BRASIL, 2012). Essa redação foi substituída pelo seguinte texto:

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (BRASIL, 2018a).

Esta modificação na legislação caracteriza de maneira exclusiva serviços prestados pela Uber e por empresas que atuam no mesmo segmento de negócio. Enquanto a legislação tramitava no Congresso Federal, algumas exigências que poderiam gerar dificuldades para a realização do serviço foram deixadas de lado, como a autorização prévia de órgão competente municipal, o emplacamento do automóvel na cidade onde realizam a atividade, a restrição de um motorista por veículo e a necessidade de placa vermelha. Todos esses critérios, de acordo com a nova lei, não devem fazer parte das regras municipais.

Sobre o papel legal de cada município, a regulamentação federal de 2018 é muito clara quanto à responsabilidade das cidades pelas atividades dessa natureza desenvolvidas em seu território. Nesse sentido, houve a inserção do item A, no Art. 11º, com a seguinte redação: “Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios” (BRASIL, 2018a). Conforme supracitado, o Congresso Nacional aprovou uma legislação que, na verdade, delega aos municípios a regulamentação.

Diferentemente da Lei Federal que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana que possui uma longa redação de quase 15 páginas, a regulamentação de 2018 tem apenas uma página e meia com sete itens, sendo estes:

- I - Efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
- II - Exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
- III - Exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS);
- [...]
- I - Possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
- II - Conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
- III - Emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
- IV - Apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. (BRASIL, 2018a).

São obrigações da legislação de trânsito no Brasil a exigência de Carteira de Habilitação, o Licenciamento do Veículo e Seguro DPVAT. Isso quer dizer que qualquer veículo automotor precisa estar em conformidade com esses aspectos para trafegar. Sendo assim, é excessivo incluir essas obrigações, visto que as atividades realizadas pelas plataformas de transporte são feitas por veículos automotores. Entre toda alteração feita na Lei Federal nº 12.587/2012, somente um item efetivamente demonstra relação direta com o motorista, relacionado com a exigência de contribuição para o Instituto Nacional de Seguridade Social, o INSS. No entanto, pode-se dizer que esta seja uma preocupação mais com a Previdência, que poderia perder um número significativo de contribuintes, do que com o próprio trabalhador.

A aprovação da regulamentação de 2018 se fez um pouco contraditória em relação à lei de 2012, como por exemplo, em seu Art. 6º, que define que uma das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana é a “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado” (BRASIL, 2012).

Com a legislação aprovada em 2018, a tendência é que um número maior de veículos passa a circular pelas ruas do país, uma vez que o transporte por aplicativo se viabiliza, exclusivamente, por veículos de passeio, ou seja, um transporte individual em detrimento de um coletivo. A matéria elaborada pela jornalista Tabatha Benjamin (2018) traz um exemplo norte-americano que tem mobilizado a comunidade local:

Autoridades de Nova York (EUA) estão estudando a possibilidade de restringir o número de motoristas de aplicativos como Uber e Lyft na cidade.

A medida teria como objetivo conter a indústria de aluguel de veículos e, conseqüentemente, reduzir os congestionamentos. Os serviços de transporte por aplicativos têm sido responsabilizados pelo aumento do trânsito, que já era caótico na cidade. A Prefeitura também estuda estabelecer um salário fixo para os motoristas, que têm recebido cada vez menos. (BENJAMIN, 2018).

Segundo a matéria, observa-se que houve um Projeto de Lei que tramitou na Câmara de Vereadores de Nova York, cujo propósito foi limitar as licenças pelo período de um ano, assim como, buscou restringir o número total de licenças na cidade, almejando diminuir o tráfego de automóveis na localidade (BENJAMIN, 2018).

Porém, voltando ao cenário brasileiro, uma outra legislação entrou em vigor nesse período. Em 2017, passou a vigorar a mais recente reforma trabalhista com a aprovação da Lei nº 13.467/2017. Apresentando-se com a alteração de 54 artigos, revogação de 9 e a criação de 43 outros. Modificando, desta forma, cerca de 10% da legislação trabalhista que, desde a sua criação, em 1943, já sofreu uma série de adaptações. Apesar da reforma ser objeto de análise em vários aspectos, limitou-se a observar e analisar questões referentes ao trabalho e às tecnologias, como, por exemplo, a internet.

É possível afirmar que as mudanças que ocorreram ao longo da história nas Leis sobre o trabalho, não apenas no Brasil, mas em todo o mundo, estiveram sempre na arena das disputas entre as classes de trabalhadores e classe capitalista. Recentemente no Brasil, a nova legislação alterou pontos sensíveis da lei anterior. A nova regulamentação, aprovada pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal, incluiu mudanças em temas como contribuições sindicais, salários, férias e jornada de trabalho.

Identificou-se em um dos capítulos da nova legislação o tema do teletrabalho. A nova redação traz um conjunto significativo de itens que contribuem para a tipificação dessa atividade, diretamente relacionada as novas Tecnologias Digitais. Como observou-se no art. 75, as características são as seguintes:

Considera-se teletrabalho a prestação de serviços preponderantemente fora das dependências do empregador, com a utilização de tecnologias de informação e de comunicação que, por sua natureza, não se constituam como trabalho externo. Parágrafo único. O comparecimento às dependências do empregador para a realização de atividades específicas que exijam a presença do empregado no estabelecimento não descaracteriza o regime de teletrabalho. (BRASIL, 2017).

O texto ainda define que: a prestação de serviços no teletrabalho deve ser realizada na forma de um contrato individual, específica à atividade a ser realizada pelo empregado, podendo ser modificado o regime de trabalho desde que haja mútuo acordo entre as partes. Ainda, poderá ser alterado o regime de teletrabalho para presencial por determinação do empregador, com prazo de transição de no mínimo quinze dias. A legislação sobre o teletrabalho ainda especifica a situação de aquisição de bens, no art. 75, item D:

As disposições relativas à responsabilidade pela aquisição, manutenção ou fornecimento dos equipamentos tecnológicos e da infraestrutura necessária e adequada à prestação do trabalho remoto, bem como ao reembolso de despesas arcadas pelo empregado, serão previstas em contrato escrito. Parágrafo único. As utilidades mencionadas no *caput* deste artigo não integram a remuneração do empregado. (BRASIL, 2017).

É determinado pela legislação que “o empregador deverá instruir os empregados, de maneira expressa e ostensiva, quanto às precauções a tomar a fim de evitar doenças e acidentes de trabalho” (BRASIL, 2017). O empregado deverá assinar termo comprometendo-se a seguir as instruções fornecidas pelo empregador.

A nova legislação permitiu, no que se refere ao trabalho intermitente, que o trabalhador seja contratado para trabalhar esporadicamente e receber apenas pelo período em que realizou o serviço, não sendo estabelecida uma carga horária mínima, nesse formato. Anteriormente à reforma trabalhista, do ano de 2017, esse modelo de contrato não existia, sendo que o contrato chamado parcial previa uma contratação de no máximo 25 horas semanais.

Considera-se como intermitente o contrato de trabalho no qual a prestação de serviços, com subordinação, não é contínua. Isso ocorre com alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade, determinados em horas, dias ou meses, independentemente do tipo de atividade do empregado e do empregador, exceto para os aeronautas, regidos por legislação própria (BRASIL, 2017).

Desde 1937 foi regulamentada, no país, a partir da Constituição Federal e posteriormente expressa da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) de 1943, a jornada de trabalho máxima diária de 8 horas, sendo permitido, no máximo, mais 2 horas extras devidamente remuneradas. A excepcionalidade identificada foi exclusivamente para o modelo em que as jornadas são de 12h seguidas, sendo

necessário um intervalo de 36h para retomada da atividade. Esse texto já estava previsto na regulamentação anterior, contudo, o rol de atividades foi ampliado.

Apesar de uma jornada de 8 horas diárias parecer demasiadamente extensa, levando em consideração que o trabalhador necessita suprir um conjunto de necessidades básicas também diárias, em outros períodos históricos ela foi explorada. Em grande parte dos países europeus, em especial nos séculos XVIII e XIX, os trabalhadores eram forçados a trabalhar mais de 18h por dia. Nesse sentido, Marx (2017, p. 270) apontava que existiam limites para essas condições dos trabalhadores:

Há primeiro, o limite físico da força do trabalho. Durante o dia natural de 24 horas, só pode um homem desprender determinada quantidade de força do trabalho. Do mesmo modo, um cavalo só pode trabalhar, todos os dias, dentro de um limite de 8 horas. Durante uma parte do dia, o trabalhador deve descansar, dormir; durante a outra, tem de satisfazer necessidades físicas, alimentar-se, lavar-se, vestir-se.

O tema sobre os limites para a jornada de trabalho foram uma preocupação das pesquisas de Marx, que abordou com profundidade o tema no capítulo VIII de sua obra *O Capital*. Segundo Marx (2017, p. 269) “pressuposto de ser a força de trabalho comprada e vendida por seu valor. Sendo esse, como o de qualquer outra mercadoria, determinado pelo tempo de trabalho necessário para produzi-la”. Ainda de acordo com o autor, a jornada de trabalho não se constitui apenas pela compra do tempo destinado ao trabalho necessário, mas também pelo trabalho excedente realizado pelo trabalhador.

Em relação a jornada de trabalho, uma questão importante é ressaltada por Marx (2017, p. 272), quando diz que “não é possível distinguir o momento temporal em que finda o trabalho necessário e inicia o trabalho excedente, produzindo uma confusão em sua mensuração”. Essa dificuldade apresentada na distinção da jornada de trabalho em relação a questão temporal produzida pelo sistema capitalista é um dos elementos que oculta do trabalhador a realidade sobre o trabalho necessário por ele realizado. Sobre isso, Marx (2017, p. 273) diz que “assim, a regulamentação da jornada de trabalho se apresenta na história da produção capitalista, como luta pela limitação da jornada de trabalho, um embate que se trava entre a classe capitalista e a classe trabalhadora”.

Um aspecto importante a ser destacado no chamado teletrabalho ou *home office*, aprovado na nova legislação trabalhista brasileira, diz respeito aos

mecanismos de controle sobre o tempo que o trabalhador destinará à sua atividade profissional no ambiente doméstico. A temática do trabalho excedente é abordada também por Marx (2017) quando ele afirma que o capitalista possui uma “avidez” por esse tipo de trabalho. Ele demonstra como isso era feito no interior das fábricas com a presença dos chamados inspetores, que contribuíam para o alongamento da jornada dos trabalhadores em mais minutos diários, resultando ao longo de aproximadamente um ano, um número de mais de 27 dias de trabalho. Aqui, Marx (2017, p. 279) traz o exemplo de um inspetor de fábrica:

Fraudulentamente, o fabricante começa o trabalho um quarto de hora antes das 6 da manhã, com variação para mais ou para menos, e encerra um quarto de hora depois das 6 da tarde, com variação para mais ou para menos, corta 5 minutos tanto no começo quanto no fim da meia hora nominalmente destinada à primeira refeição, e 10 minutos tanto no começo como no fim da hora reservada para o almoço. Aos sábados, trabalha-se um quarto de hora depois das 2 horas da tarde, ora mais, ora menos. Total do ganho por semana: 340 minutos.

Conforme Marx (2017), para que a equação que levou ao resultado encontrado de que ao todo o capitalista se apropria de 27 dias do trabalhador, é necessário multiplicar por aproximadamente 6h por semana ao longo de 50 semanas. O resultado seria a quantidade de semanas de atividade laboral a mais, furtadas pelos capitalistas.

Ainda no século XIV, de acordo com relatórios dos inspetores de fábricas, é possível realizar uma análise comparativa com as condições de trabalho no século XXI para a constatação se as condições de controle da jornada apresentaram avanço ou regressão. Um dos mecanismos que sofreram mudanças ao longo desse período foi o cartão ponto que recentemente passou a ser biométrico. Porém, esse mecanismo não serve para a análise do trabalho *home office*, visto que apenas é utilizado no interior das fábricas ou outros locais de trabalhos presenciais.

Nesse sentido, é perfeitamente possível afirmar que esse processo ainda se reproduza nos dias atuais, reforçando o que Marx (2017, p. 282) chamou de “pequenos furtos de tempo destinados às refeições e ao descanso do trabalhador chamam os inspetores de surrupiar minutos, escamotear minutos, ou, na expressão apropriada dos trabalhadores, beliscar e mordiscar o tempo das refeições”. No entanto, não se consegue calcular a dimensão temporal do *home office* no que diz respeito ao horário de descanso ou das refeições.

Após análise da regulamentação que gerou a reforma trabalhista de 2017, o que se percebeu é que ela versa superficialmente sobre os elementos que sustentam as relações sociais de trabalho sobre a influência das tecnologias digitais. Contudo, em momento algum abordou a temática das empresas de aplicativo.

Nesse sentido, não foi possível identificar proximidade conceitual entre a legislação federal que regulamentou o transporte por plataformas digitais e as mudanças na legislação trabalhista de 2017. Levando em consideração que o início das atividades da Uber ocorreu a partir de 2014, e que foi possível observar regulamentações sobre transporte de aplicativo no ano de 2016, seria perfeitamente possível que no texto da reforma trabalhista de 2017, tivesse abordado de maneira objetiva o tema.

4.2 (DES) REGULAMENTAÇÃO DA UBER NO BRASIL

Para que uma nova legislação sobre a regulamentação do transporte por aplicativo seja aprovada na Câmara dos Deputados, ainda falta muito debate para chegar a um consenso, ou mesmo, uma maioria que permita colocar em votação o tema. A garantia de direitos previdenciários e trabalhistas aos motoristas tem sido a principal bandeira de alguns setores, defensores de maior rigor na legislação, contudo, por outro lado, a preocupação é de que as plataformas tornem-se inviáveis com o rigor das regulamentações.

Segundo reportagem divulgada pela Câmara dos Deputados, uma parcela significativa dos motoristas de aplicativos, demonstra não ter interesse em vínculo empregatício, no entanto desejam que a regulamentação lhes dê o mínimo de proteção trabalhista (SOUZA, 2021). Conforme Paulo Xavier Júnior, Presidente da Frente de Apoio Nacional dos Motoristas Autônomos – FANMA, para reportagem da Câmara dos Deputados: “Não queremos vínculo, porque inviabilizaria para usuários e plataformas. Se ficar ruim, ela (a empresa Uber) fecha e vai embora do País. E são cerca de 1 milhão de trabalhadores que dependem dessa renda”. (SOUZA, 2021).

Paulo Xavier Júnior, também trouxe à tona o tema sobre o aumento da oferta de trabalhadores nos últimos anos, o que acarretou à precarização do trabalho, situação que foi agravada com o aumento do desemprego durante a pandemia de Covid-19. “A renda diminuiu, as despesas aumentaram e as plataformas nadam de braçada, porque o desemprego é grande e a mobilidade é péssima” (SOUZA, 2021).

Em relação às plataformas digitais, o Deputado Federal Henrique Fontana do Partido dos Trabalhadores (PT) do Rio Grande do Sul, demonstra opinião contrária, pois expressa que o atual modelo de negócios de plataformas explora trabalhadores. “Que possamos votar um desses projetos. O que não podemos é continuar com esse falso livre mercado, que impõe condições arbitrárias, que precarizam, pagam mal e não garantem direitos elementares a milhões de brasileiros” (SOUZA, 2021).

Carina Trindade, presidente do Sindicato dos Motoristas de Transporte Privado Individual de Passageiros por Aplicativos do Rio Grande do Sul, reitera que “A categoria quer ter assegurados direitos, como férias, pausa para alimentação e reajuste salarial” (SOUZA, 2021). Existem outros aspectos relevantes que podem ser citados, tais como, geração de emprego, vínculo empregatício e prestadores independentes

Quanto à geração de emprego, o Deputado Federal Kim Kataguirí, do Partido Democratas (DEM) de São Paulo, diz que ao aprovar uma nova lei para o segmento de serviços por aplicativos, o Congresso precisa considerar que o aumento de custos para as empresas pode ser deduzido da remuneração dos trabalhadores ou pode causar um acréscimo no preço do serviço. “Para não ser uma proposta com boa intenção, mas com efeito nefasto: garantir uma condição melhor ao trabalhador e acabar gerando desemprego” (SOUZA, 2021). Assim sendo, compreende-se que regras mais rígidas podem dificultar a criação de empregos nessa área.

Em relação ao vínculo empregatício, a mesma reportagem da Câmara dos Deputados, apresenta algumas opiniões de profissionais da área jurídica. Segundo Rodrigo Trindade, que representa a Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho - ANAMATRA, é preciso garantir na nova legislação condições mínimas de civilidade aos trabalhadores, sejam estes colaboradores com vínculo ou autônomos (SOUZA, 2021). Ele também criticou o fato de as plataformas não estabelecerem uma negociação com trabalhadores, com o argumento de que apenas intermedeiam a relação entre clientes e prestadores de serviços autônomos. Tadeu da Cunha, procurador do trabalho e coordenador da Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho, esclarece que, com base na legislação atual, os trabalhadores de aplicativos precisariam ser enquadrados como empregados com vínculo empregatício (SOUZA, 2021).

Quanto aos aspectos referentes a uma nova proposta que classificaria os motoristas como “prestadores independentes”, Maria Cristina Mattioli ex-

desembargadora que atua como conselheira da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo – Fecomércio/SP, apoia a ideia de que os trabalhadores de aplicativos sejam classificados como prestadores de serviço independentes - PSI. “Elaboramos um anteprojeto que visa garantir a esse PSI a ampla proteção social já existente na lei, seja como MEI ou por recolhimento como contribuinte individual”, pronunciou (SOUZA, 2021).

4.3 LEGISLAÇÕES NAS DIFERENTES REGIÕES DO PAÍS

A partir da análise das legislações das 26 capitais dos estados brasileiros e do Distrito Federal – DF, observou-se um conjunto de 14 diferentes itens que organizam as regulamentações e que contribuíram para atingir o objetivo desse estudo. Os itens analisados foram divididos em dois grupos, sendo o primeiro relativo as exigências referentes as empresas e alguns aspectos gerais, e o segundo, em relação aos motoristas. A identificação desses 14 itens dialoga com a organização da construção teórica a partir do campo problemático da pesquisa, em especial, as diferentes formas de subjetivação nas relações sociais entre motoristas e a empresas de aplicativo de transporte. Os itens analisados são expostos a seguir.

Referente às empresas de aplicativo e aspectos gerais:

1. Ano de edição da regulamentação;
2. Tipo de legislação: Lei ordinária, Lei Complementar e Decreto;
3. Autorização ou não para atividade de transporte por aplicativo;
4. Abertura de dados das empresas de aplicativo para os municípios;
5. Cobrança de taxa para realização da atividade;
6. Obrigatoriedade de matriz ou filial da empresa de aplicativo na cidade;
7. Número de páginas das regulamentações;
8. Descrição da atividade realizada pela empresa de aplicativo;
9. Nomenclatura para identificar a empresa de aplicativo.

Referente aos motoristas:

1. Idade máxima da frota – ano de fabricação do veículo;
2. Exigência de certidão negativa criminal dos motoristas;
3. Inscrição como contribuinte individual no INSS ou MEI;
4. Contratação de seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros;
5. Nomenclatura utilizada para caracterização dos motoristas.

A partir da definição e identificação desses 14 itens nas regulamentações, organizou-se a análise das legislações com a representação territorial das cinco regiões brasileiras definidas pela Constituição de 1988 e utilizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). São estas: Região Norte, Região Nordeste, Região Centro-Oeste, Região Sudeste e Região Sul (IBGE, [s.d.]). Ainda, segundo o Instituto:

Em consequência das transformações ocorridas no espaço geográfico brasileiro, nas décadas de 1950 e 1960, uma nova divisão em Macrorregiões foi elaborada em 1970, introduzindo conceitos e métodos reveladores da importância crescente da articulação econômica e da estrutura urbana na compreensão do processo de organização do espaço brasileiro, do que resultaram as seguintes denominações: Região Norte, Região Nordeste, Região Sudeste, Região Sul e Região Centro-Oeste, que permanecem em vigor até o momento atual. (IBGE, [s.d.]).

A seguir, nas próximas subseções, foram apresentadas as legislações identificadas em cada uma das capitais e os respectivos estados e capitais que integram cada uma dessas regiões.

4.3.1 Estados e Capitais da Região Norte

- Acre – Rio Branco: Lei nº 2.294, de 30 de julho de 2018;
- Amapá – Macapá: Lei nº 2.322, de 27 de dezembro de 2018;
- Amazonas – Manaus: Lei nº 2.486, de 24 de julho de 2019;
- Pará – Belém: Decreto nº 94.766, de 04 de outubro de 2019;
- Rondônia – Porto Velho: Lei Complementar nº 717, de 04 de abril de 2018;
- Roraima – Boa Vista: Não identificou-se legislação vigente sobre o tema;
- Tocantins – Palmas: Lei nº 2.330, de 13 de julho de 2017.

Em relação a extensão, a região Norte é a maior do Brasil, sendo composta por uma área de cerca de 3 milhões de km². Ao todo, a região possui sete estados. Sobre os aspectos sociais desse lugar, é possível dizer que possui uma população que ultrapassa os 18 milhões habitantes, segundo o IBGE (2022), mas devido a sua extensão territorial a região apresenta baixa densidade demográfica.

Quanto as questões econômicas, o Produto Interno Bruto (PIB) da região representa cerca de 5,3% do PIB nacional, segundo levantamento do IBGE (2022), e a economia se concentra nas indústrias de extrativismo mineral e vegetal, no setor

agropecuário e também no turismo (LIMA; ESPERIDIÃO, 2014). Segundo as autoras:

A região Norte, que possui a maior área geográfica do Brasil (45,32%), apresentou um crescimento populacional de 17,86% e de 7,65% em seu Produto Interno Bruto (PIB). Na quase totalidade, essa Região é constituída pelo Bioma Amazônico, com extensas áreas de florestas naturais não exploradas. É também motivo de preocupação nos âmbito político-ambiental e geopolítico. Embora alta no final do século XIX, em virtude da exploração da borracha, a sua ocupação arrefeceu-se ao longo da primeira metade do século XX. (LIMA; ESPERIDIÃO, 2014, p. 182).

Entre as regiões, a Norte fechou o ano de 2021 com um crescimento de 2,4%, na taxa de desemprego, avançando de 12,4%, em 2020, para 14,8% (NITAHARA, 2021). Esses indicadores apontam também o pior desempenho da região desde o ano de 2012.

4.3.2 Estados e Capitais da Região Nordeste

- Alagoas – Maceió: Lei nº 6.876, de 07 de março de 2019;
- Bahia – Salvador: Lei nº 9.488, de 03 de outubro de 2019;
- Ceará – Fortaleza: Lei nº 10.751, de 08 de junho de 2018;
- Maranhão – São Luís: Lei nº 6.481, de 10 de abril de 2019;
- Paraíba – João Pessoa: Não identificamos legislação vigente sobre o tema;
- Pernambuco – Recife: Lei nº 18.528, de 21 de novembro de 2018;
- Piauí – Teresina: Lei nº 5.324, de 07 de janeiro de 2019;
- Rio Grande do Norte – Natal: Lei nº 6.913, de 19 de junho de 2019;
- Sergipe – Aracaju: Não identificou-se legislação vigente sobre o tema.

A região Nordeste é classificada como a terceira maior do Brasil, com aproximadamente 1,5 milhões de km² de área e formada por nove estados, sendo assim, é a região com maior número de unidades federativas (IBGE, 2022). Ao analisar os aspectos sociais, é a segunda região com o maior número de habitantes, contando com uma população que ultrapassa 56 milhões de habitantes (LIMA; ESPERIDIÃO, 2014). Importante ressaltar que essa é a região que mais enfrenta problemas de ordem social, pois apresenta os menores indicadores sociais. Nessa região, o indicador da taxa de desemprego chegou a 18,6% no ano de 2021.

O Nordeste é a segunda maior região (ocupa 18,28% da área brasileira) e usufrui atualmente de melhorias nos índices de desenvolvimento econômico e social. Essa Região teve uma pequena redução no crescimento da população (-4,01%) e alcançou um crescimento de 4,44% no PIB. (LIMA; ESPERIDIÃO, 2014, p. 182)

Em relação aos aspectos econômicos, o Nordeste possui o terceiro maior PIB do país, ou seja, é a terceira maior economia, representando cerca de 13,4%, do PIB do Brasil (IBGE, 2022). O turismo é a base da economia nordestina, visto que a região atrai muitos visitantes ao longo de todo o ano.

4.3.3 Estados e Capitais da Região Centro-Oeste

- Goiás – Goiânia: Decreto nº 2.890 de 06 de outubro de 2017;
- Mato Grosso – Cuiabá: Lei nº 6.376 de 09 de abril de 2019;
- Mato Grosso do Sul – Campo Grande: Lei nº 6.294 de 01 de outubro 2019.

A região Centro-Oeste é a segunda maior do país no aspecto extensão territorial, sendo composta por uma área de aproximadamente 1.606.403 km² e formada por três estados (IBGE, 2022). Sobre as questões territoriais e populacionais, a região Centro-Oeste é a com menor população dentre as demais (LIMA; ESPERIDIÃO, 2014). Conta com um pouco mais de 16 milhões de habitantes, sendo assim, é a região que possui a segunda menor densidade demográfica do país. Conforme as autoras: “A região Centro-Oeste, com 18,89% de área, um crescimento de 12,87% na população e 44,53% no PIB. Segundo Cano (2011), evidenciou-se a consolidação da fronteira agropecuária do Centro-Oeste em virtude da desconcentração produtiva” (LIMA; ESPERIDIÃO, 2014, p. 183).

No que se refere aos aspectos econômicos, são fundamentados nas atividades agropecuárias e no extrativismo, com destaque para a produção de soja, milho, arroz, algodão, assim como, a criação de gado (LIMA; ESPERIDIÃO, 2014). Além disso, o turismo em algumas partes da região também tem papel significativo na economia, tendo a presença de exuberantes chapadas. No que se refere a taxa de desemprego, a região apresentou a menor entre as demais. Segundo o IBGE, em 2021, o indicador foi de 8,5%.

4.3.4 Estados e Capitais da Região Sudeste

- Espírito Santo – Vitória: Decreto nº 16.770, de 29 de julho de 2016;
- Minas Gerais – Belo Horizonte: Lei nº 11.185, de 13 de agosto de 2019;
- Rio de Janeiro – Rio de Janeiro: Decreto nº 46.417, de 29 de agosto de 2019;
- São Paulo – São Paulo: Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016.

A região Sudeste é a segunda menor do país, abrange uma área de aproximadamente 1 milhão de km², sendo constituída por quatro estados. Apesar de pequena, esta região possui grande importância visto que, dois dos estados considerados mais representativos do Brasil, São Paulo e Rio de Janeiro, fazem parte dela. Em relação aos aspectos sociais, é a região mais populosa do Brasil, com mais de 85 milhões de habitantes, cerca de 44% da população do país sendo a área com maior densidade populacional (LIMA; ESPERIDIÃO, 2014). Essa região enfrenta grandes problemas relacionados a favelização e superpopulação. Contudo, na esfera econômica é vista como a região mais desenvolvida do país, equivalendo a 55,2% do PIB nacional (IBGE, 2022), possuindo uma importante área industrial, comercial e financeira do país com destaque para indústrias de automóveis, petrolíferas e siderúrgicas. Segundo Lima e Esperidião (2014, p. 184): “A Região Sudeste, é considerada a mais desenvolvida e rica do país. Com aproximadamente 11% do território brasileiro, detém 42,13% da população brasileira e 55,39% do PIB, de acordo com os dados de 2010”.

Na região Sudeste, segundo o IBGE, em 2021 o desemprego aumentou em relação ao ano anterior e atingiu o patamar de 15,2%. Mesmo com todas as características do principal polo gerador do desenvolvimento econômico do país, a região enfrenta dificuldades para gerar emprego e renda para seus trabalhadores.

4.3.5 Estados e Capitais da Região Sul

- Paraná – Curitiba: Decreto nº 1.302, de 18 de julho de 2017;
- Rio Grande do Sul – Porto Alegre: Lei nº 12.162, de 09 de dezembro 2016;
- Santa Catarina – Florianópolis: Projeto de Lei nº 1.680 de 2018.

A região Sul é a menor região em território do Brasil, com uma área aproximada de 500 mil km², possui colonização predominantemente europeia e é

constituída por apenas três estados (IBGE, 2022). Quanto aos aspectos sociais é uma região muito populosa, sendo a terceira região com mais população do país, possuindo mais de 29 milhões de habitantes, o que significa 14,3% da população brasileira. É a região com os melhores indicadores sociais de saúde e educação. Conforme Lima e Esperidião (2014, p. 184):

A região Sul, a mais homogênea ou menos desigual do país. Com uma área de aproximadamente 7% do território nacional, apresentou uma redução de -4,98% na população e um PIB de 16,51% entre 1990 e 2010. Isso ocorreu em virtude do movimento da desconcentração nos últimos anos.

Em relação aos aspectos econômicos, está classificada como a segunda região do país, em termos de riqueza medidos pelo PIB, sendo também a segunda mais industrializada. A economia é baseada em atividades, como por exemplo, o extrativismo vegetal, a agricultura com destaque para o cultivo da uva, o feijão e o milho, e a pecuária. A região Sul encerrou o ano de 2021, segundo o IBGE, com uma taxa de desemprego no patamar de 12,5% (NITAHARA, 2021).

4.4 ANÁLISE DAS REGULAMENTAÇÕES NAS DIFERENTES REGIÕES DO PAÍS

Do total de regulamentações analisadas sobre a perspectiva do ano em que passou a vigorar alguma exigência legal sobre o transporte por aplicativo, quatro cidades foram as mais céleres em relação a promulgação: Porto Alegre, São Paulo, Vitória e o Distrito Federal, que ainda em 2016 já haviam regulamentado a atividade. Isso representou 17% das legislações sancionadas nas capitais brasileiras. Na sequência, apenas outras duas capitais publicaram textos sobre a matéria em 2017, Goiânia e Palmas. O maior volume de regulamentações ocorreu nos dois anos seguintes, sendo 42% em 2018 e 33% em 2019, totalizando 10 e 8 cidades respectivamente.

Observou-se que entre o início da atividade de transporte por aplicativo no Brasil, em 2014, até a primeira regulamentação, transcorreu um curto período de tempo de apenas 2 anos. Com relação as últimas cidades a regulamentarem a atividade, o período chegou a 5 anos. Lembrando que três cidades, até a publicação desse estudo, ainda não haviam regulamentado a atividade de transporte por aplicativo em seus territórios; João Pessoa, Aracaju e Boa Vista.

Nesse cenário, é importante refletir sobre quais aspectos são preponderantes para dar celeridade ou não na tramitação de um Projeto de Lei com essa finalidade. Quais são as forças sociais que estão mobilizadas para que isso aconteça ou não. Quais setores da sociedade estão pressionando as autoridades para que as regulamentações saiam do papel, seja para contribuir com o desenvolvimento e qualificação da mobilidade urbana, seja para proteger os direitos dos trabalhadores.

A exemplo dos trâmites administrativos da Câmara dos Deputados em Brasília, dados do Anuário Estatístico da Câmara dos Deputados demonstram que em 2018 foram apresentadas mais de três mil novas proposições à Câmara. Ao mesmo tempo, nesse mesmo ano, as comissões permanentes apreciaram mais de 4.800 proposições. “Nesse mesmo ano, foram geradas apenas 521 normas jurídicas. Ou seja, a maior parte dos projetos ou foi arquivada, ou continuou em tramitação no ano seguinte” (BLUME, 2015).

Conforme os dados supracitados, pode-se afirmar que o volume de Projetos de Lei na Câmara é muito expressivo, o que torna quase impossível a análise de todas as proposições com qualidade pelas casas em curto espaço de tempo. Portanto, é comum que a maioria das proposições demore em torno de 1.700 dias para serem aprovadas (BLUME, 2015). Existem muitos projetos sendo votados diariamente na Câmara e no Senado, o que torna o processo legislativo moroso. Porém, isso não justifica o fato de alguns projetos esperarem tanto tempo para serem avaliados de maneira conclusiva. Igualmente, vale ressaltar que existem regimes de tramitação mais curtos, com a finalidade de acelerar o processo de aprovação de algumas leis.

Cita-se alguns exemplos de projetos que foram votados em 2015, após longos períodos de tramitação, que são eles: o Projeto de Lei nº 4.330/2004 que trata sobre mudanças nas regras da terceirização de empregados; PEC 171, de 1993, que aborda a redução da maioria penal para 16 anos (BLUME, 2015). Esses projetos foram inseridos na Ordem do Dia após anos, porque sempre existiram resistências à sua aprovação, por se tratar de medidas muito polêmicas.

A realidade das Câmaras de Vereadores é um pouco diferente em relação aos trâmites do Congresso. No entanto, essa situação foi trazida aqui para exemplificar o quanto a disputa de forças e os jogos de poder estão inseridos nessa realidade. O caso de Porto Alegre, onde o Projeto de Lei nº 4.330/2016 foi apresentado pelo executivo em maio de 2016, foi votado e aprovado na Câmara de Vereadores no mês de outubro do mesmo ano, regulamentando o uso de aplicativos

para transporte de passageiros, como a Uber. O resultado da votação foi de 33 votos favoráveis, sem nenhum contrário (CÂMARA, 2016).

Na capital dos gaúchos, o aplicativo Uber iniciou a operação em 19 de novembro de 2015, um mês antes da data divulgada pela imprensa, que seria no mês de dezembro (CÂMARA, 2016). Segundo a notícia sobre aprovação da regulamentação dos aplicativos de transporte:

A situação provocou a insatisfação de taxistas, gerando casos de violência. A categoria alega disputa ilegal e desleal por passageiros. Dias depois, o motorista Bráulio Pelegrini Escobar, 41 anos, foi agredido quando chegava no estacionamento de um supermercado na zona Leste de Porto Alegre. No local, contou que dez pessoas bateram nele após sofrer sequestro relâmpago. (CÂMARA, 2016).

Situações como essa, possivelmente, fizeram com que o poder público adotasse medidas mais céleres para a regulamentação da atividade em Porto Alegre. Não apenas para atender as reivindicações da categoria dos taxistas, como também criar junto às empresas de aplicativos, taxaões que contribuíssem para melhoria do transporte público, como é o caso cobrança de Taxa de Gerenciamento Operacional (TGO), em 20 Unidades Financeiras Municipais (UFM), por veículo cadastrado. Além disso, passou a vigorar a cobrança do Imposto Sobre Serviços (ISS), o que representa 5% do faturamento mensal do motorista, além de uma taxa de cerca de R\$ 180 por mês (CÂMARA, 2016).

A seguir, no Quadro 2, é apresentada a relação das capitais dos estados da República Federativa do Brasil, com as informações referentes ao ano que entraram em vigor as respectivas regulamentações e o percentual cobrado.

Quadro 2 – Relação das capitais com respectivo ano que entrou em vigor a regulamentação

	Cidade	Ano de Edição	Percentual
1	Porto Alegre/RS	2016	17%
2	Vitória/ES	2016	
3	São Paulo/SP	2016	
4	Brasília/DF	2016	
5	Goiânia/GO	2017	8%
6	Palmas/TO	2017	
7	Florianópolis/SC	2018	42%
8	Curitiba/PR	2018	
9	Rio de Janeiro/RJ	2018	
0	Rio Branco/AC	2018	
11	Macapá/AP	2018	
12	Belém/PA	2018	
13	Porto Velho/RO	2018	
14	Recife/PE	2018	
15	Fortaleza/CE	2018	
16	Salvador/BA	2018	
17	Belo Horizonte/MG	2019	33%
18	Cuiabá/MT	2019	
19	Campo Grande/MS	2019	
20	Manaus/AM	2019	
21	Natal/RN	2019	
22	Maceió/AL	2019	
23	São Luís/MA	2019	
24	Teresina/PI	2019	

Fonte: Elaborado pelo autor.

O segundo item analisado nas regulamentações das capitais brasileiras, com relação ao transporte por aplicativo, foi em relação ao instrumento jurídico utilizado para normatizar as atividades. Nas cidades analisadas foram identificados três instrumentos normativos distintos: Lei Ordinária, Lei Complementar e Decreto. Das 24 regulamentações, 17 foram por sanção de Lei Ordinária, 1 por Lei Complementar e 6 por Decreto. Em percentuais, isso significou que majoritariamente as cidades optaram em efetivar as atividades de transporte por aplicativo por Lei Ordinária, o que representou um total de 71%. Em relação a edição de Decretos, esse montante chegou a 25% e, em se tratando de Lei Complementar, esse percentual representou apenas 4% conforme observa-se no Quadro 3.

Quadro 3 – Relação dos instrumentos normativos adotados nas capitais

	Cidade	Instrumento Normativo	Percentual
1	Curitiba/PR	Decreto	25%
2	Vitória/ES	Decreto	
3	São Paulo/SP	Decreto	
4	Rio de Janeiro/RJ	Decreto	
5	Goiânia/GO	Decreto	
6	Belém/PA	Decreto	
7	Porto Velho/RO	Lei Complementar	4%
8	Porto Alegre/RS	Lei	71%
9	Florianópolis/SC	Lei	
10	Belo Horizonte/MG	Lei	
11	Cuiabá/MT	Lei	
12	Campo Grande/MS	Lei	
13	Brasília/DF	Lei	
14	Palmas/TO	Lei	
15	Manaus/AM	Lei	
16	Rio Branco/AC	Lei	
17	Macapá/AP	Lei	
18	Recife/PE	Lei	
19	Fortaleza/CE	Lei	
20	Salvador/BA	Lei	
21	Natal/RN	Lei	
22	Maceió/AL	Lei	
23	São Luís/MA	Lei	
24	Teresina/PI	Lei	

Fonte: Elaborado pelo autor.

Lei e Decreto são atos normativos distintos, com funções e atribuições constitucionais diferentes, embora as pessoas acreditem no contrário, devido ao senso comum. Existem diversas categorias bem específicas, especialmente no Brasil, entre as normas jurídicas: a constituição, a lei complementar, a lei ordinária, o decreto, a portaria, a resolução, a instrução (SOUZA, 2014).

Sobre as características que distinguem Lei e Decreto, vale ressaltar que, na ordem hierárquica, a Constituição Federal de 1988 (CF/88) é a que possui maior poder jurídico, superior a todas as leis, que não podem contrariá-la, sob pena de serem inconstitucionais. As leis inconstitucionais não precisam ser cumpridas e não obrigam ninguém por não terem efeito legal (SOUZA, 2014). Por sua vez, a lei está acima do decreto, e este não pode ir contra ela, sob pena de ser ilegal e não ter validade. Além disso, dada a competência legislativa de cada ente federado, União,

Estados, Distrito Federal e Municípios, há claramente uma estrita hierarquia normativa entre a CF/88, as Constituições Estaduais e as Leis Municipais. Ainda segundo Valdinar Monteiro de Souza (2014):

No que concerne à lei e ao decreto, deve ficar claro que lei tem mais força normativa porque, para sua formação, concorrem conjuntamente o Poder Legislativo e o Poder Executivo. Aquele, formado por parlamentares, discute e aprova o projeto de lei, e este, encarnado pelo presidente da República, governador ou prefeito, mediante a sanção, transforma em lei o projeto de lei aprovado pelo Legislativo. O decreto tem menos força normativa (para garantia dos governados, assim deve ser visto) porque não passa pela discussão e aprovação legislativa, é simplesmente elaborado e assinado pelo presidente, governador ou prefeito, conforme o caso. O processo de formação da lei chama-se *processo legislativo*. O decreto não é submetido ao processo legislativo.

Contudo, a diferença mais importante entre a lei e o decreto é o fato de que a lei obriga a fazer ou deixar de fazer, e o decreto, não. O que justifica isso é o título geral da legalidade, que consta claramente no artigo 5º da Constituição Federal, segundo o qual “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei” (BRASIL, 1988). Apenas a lei tem poder de inovar sobre o Direito, poder de criar, abolir ou alterar direitos e obrigações. Atualmente, o sistema constitucional do Brasil não obriga nem desobriga nenhum cidadão por decreto.

Quanto a lei complementar, a mesma precisa de maioria absoluta, conforme previsto no artigo 69 da CF/88. Enquanto isso, a lei ordinária necessita de um quórum de maioria simples ou relativa, que é mencionado pelo artigo 47 da CF/88. Inicialmente, deve-se considerar o quórum da sessão de votação, ou seja, quantos participantes são necessários para que seja plausível a votação. Esse quórum é necessário tanto para a lei complementar quanto para a ordinária, devendo contar com a maioria absoluta dos participantes.

Por exemplo, se tiver um total de 100 participantes, a maioria absoluta, pelo menos 51, deve estar presente na votação. Suponha que haja 70 participantes presentes, o quórum é maior que a metade, nesse caso a votação poderia ocorrer tanto para uma lei complementar quanto para a lei ordinária. A diferença se baseia na quantidade de votos que cada uma precisa para ser aprovada.

Em relação ao terceiro item analisado, a autorização ou não para a atividade de transporte por aplicativo, a partir das vigências das regulamentações nas capitais brasileiras, 100% delas passaram a exigir a autorização, embora a legislação federal de 2018 diga que os serviços de transporte de passageiros intermediado por

aplicativos não necessitam de autorização prévia e podem continuar sendo realizados normalmente no caso de o município não possuir regulamentação. Sobre a questão da possibilidade de proibição da atividade, como ocorreu em algumas cidades entre 2015 e 2017, a partir de 2018, também com a Lei Federal, deixou de ser uma possibilidade.

Com isso, passou-se a reconhecer a existência legal dos serviços de transporte de passageiros intermediados por aplicativo em todo o território brasileiro. Ao prever esse tipo de serviço como meio de transporte adequado, esta aprovou somente que os municípios e o Distrito Federal-DF regulamentem a atividade, ou seja, que detalhem seu funcionamento. Casual proibição do serviço pela legislação municipal, conformaria, deste modo, previsão contrária à lei federal.

Com relação as exigências para a autorização, as legislações possuem redações quase que análogas quanto a cobrança de credenciamento. A exploração de atividade econômica de transporte individual de passageiros utilizada para realização de viagens individualizadas, por intermédio de veículos, será conferida aos motoristas que estiverem credenciados em Operadoras de Tecnologia de Transporte e a condição de Operadora é restrita às operadoras de tecnologia de transporte credenciadas nos municípios, com CNPJ e inscrição municipal, que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os seus usuários.

Algumas das exigências, a exemplo da legislação de Manaus, solicitam uma série de requisitos para que as empresas de aplicativo tenham a autorização para a prestação do serviço. Entre as principais delas, observa-se as especificações em seu artigo 3º:

A exploração do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros fica condicionada ao credenciamento do administrador da plataforma de comunicação em rede na unidade gestora e ao atendimento dos seguintes requisitos, a serem aferidos anualmente:

I - ser pessoa jurídica constituída especificamente para esta finalidade, comprovada por meio do Contrato Social e alterações ou documento correlato;

II - comprovar a regular constituição da empresa perante a Junta Comercial;

III - comprovar a existência de matriz ou filial na cidade de Manaus ou representação em âmbito nacional ou regional, que possam apresentar soluções de conflitos entre usuários, prestadores de serviço e Unidade Gestora;

IV - apresentar comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ);

V - apresentar Certidão Negativa de Débitos das Fazendas Federal, Estadual e Municipal;

- VI - apresentar Certidão Negativa de Débitos da Previdência Social;
 - VII - apresentar Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas;
 - VIII - apresentar Certidão de Regularidade do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS);
 - IX - cadastrar, para fins de arquivamento, o dístico identificador caracterizador de seu serviço no órgão gestor;
 - X - disponibilizar ao órgão gestor acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro de condutores, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação;
 - XI - cadastrar exclusivamente prestadores de serviço que atendam aos requisitos mínimos para a prática da atividade profissional;
 - XII - recolher previamente o valor referente ao Cadastro ou Renovação Anual de Operação do Serviço.
- Parágrafo único. Cumpridos os requisitos deste artigo, o órgão gestor expedirá o Certificado de Credenciamento da empresa em até trinta dias. (MANAUS, 2019).

Nesse sentido, o que foi possível observar é que a legislação federal que regulamentou o transporte por aplicativo foi impositiva com relação as demais. Mesmo com a autonomia para os municípios regulamentarem esse tipo de transporte em seus territórios, a totalidade das legislações requereu a autorização prévia por parte da autoridade de trânsito local. O Quadro 4 demonstra essa análise.

Quadro 4 – Relação da necessidade de autorização por parte da autoridade de trânsito local

Cidade	Necessidade de autorização	Percentual	
SUL			
Porto Alegre/RS	Sim	100%	
Florianópolis/SC	Sim		
Curitiba/PR	Sim		
SUDESTE			
Vitória/ES	Sim		
São Paulo/SP	Sim		
Rio de Janeiro/RJ	Sim		
Belo Horizonte/MG	Sim		
CENTRO OESTE			
Cuiabá/MT	Sim		
Campo Grande/MS	Sim		
Goiânia/GO	Sim		
NORTE			
Palmas/TO	Sim		
Manaus/AM	Sim		
Rio Branco/AC	Sim		
Macapá/AP	Sim		
Belém/PA	Sim		
Boa Vista/RR			
Porto Velho/RO	Sim		
NORDESTE			
Recife/PE	Sim		
Fortaleza/CE	Sim		
Salvador/BA	Sim		
Natal/RN	Sim		
Maceió/AL	Sim		
São Luís/MA	Sim		
Teresina/PI	Sim		
João Pessoa/PB			
Aracaju/SE			
Brasília/DF	Sim		

Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação ao quarto item analisado, a abertura de dados das empresas de aplicativo para os municípios, é dever das autorizatárias do serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros, ser transparente com os

municípios, através do compartilhamento em tempo real dos dados necessários ao controle e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana. As plataformas necessitam obrigatoriamente resguardar a privacidade e a confidencialidade dos dados pessoais dos usuários. Para tanto, devem ser fornecidas as seguintes informações: origem e destino do trajeto, tempo e distância do trajeto, mapa do trajeto, identificação do motorista, composição do valor pago pelo serviço prestado e avaliação do serviço prestado feita pelo usuário.

Em setembro de 2020, foi sancionada a Lei Geral de Proteção de Dados do Brasil (LGPD), que assegura ao usuário total controle sobre os seus dados. Os direitos dos cidadãos devem ser assegurados nesse meio, visto que o acesso à internet é essencial para o exercício da cidadania (BRASIL, 2018b). Portanto, cabe às empresas assegurarem que o usuário tenha total controle e conhecimento sobre como os seus dados serão utilizados, isso também vale para os aplicativos.

Em relação as legislações analisadas, conforme Quadro 5, exposto a seguir, 100% das capitais obrigam as plataformas de transporte de aplicativo a compartilharem seus dados. Embora, todas as regulamentações tenham sido aprovadas anteriormente a LGPD, esta, por tratar-se de uma Lei Federal, gera efeito sobre todas as demais.

Quadro 5 – Capitais que obrigam o compartilhamento de dados

Cidade	Abertura de dados	Percentual
SUL		100%
Porto Alegre/RS	Sim	
Florianópolis/SC	Sim	
Curitiba/PR	Sim	
SUDESTE		
Vitória/ES	Sim	
São Paulo/SP	Sim	
Rio de Janeiro/RJ	Sim	
Belo Horizonte/MG	Sim	
CENTRO OESTE		
Cuiabá/MT	Sim	
Campo Grande/MS	Sim	
Goiânia/GO	Sim	
NORTE		
Palmas/TO	Sim	
Manaus/AM	Sim	
Rio Branco/AC	Sim	
Macapá/AP	Sim	
Belém/PA	Sim	
Boa Vista/RR		
Porto Velho/RO	Sim	
NORDESTE		
Recife/PE	Sim	
Fortaleza/CE	Sim	
Salvador/BA	Sim	
Natal/RN	Sim	
Maceió/AL	Sim	
São Luís/MA	Sim	
Teresina/PI	Sim	
João Pessoa/PB		
Aracaju/SE		
Brasília/DF	Sim	

Fonte: Elaborado pelo autor.

Sobre a análise do quinto item, referente a cobrança de taxa das empresas, pelos municípios que regulamentaram as atividades, foi possível observar que este mecanismo se constituiu como uma forma de arrecadação para os entes públicos. Algumas cidades direcionam os recursos para fundos com destinação específica

para utilização na mobilidade urbana. Uma outra situação recorrente, dialoga com a crise do transporte coletivo, que em muitas capitais viram a demanda diminuir até 60%, principalmente no período mais grave da pandemia da Covid-19, em 2020 (GODOY, 2020). Com isso, o recurso arrecadado passou a ser direcionado para subsidiar as empresas concessionárias do transporte público coletivo e seletivo.

O setor de transportes públicos já sofria uma crise profunda antes mesmo do início da pandemia, devido a uma redução frequente de passageiros desde 2018 e a pressão da formação da base de insumo que constituíam os custos da passagem que subia mais do que a inflação (MELLO, 2021). Ao passo da passagem ser considerada exorbitante para o orçamento do trabalhador, e mesmo assim não ser suficiente para a remuneração adequada dos provedores do serviço. Com o descaso estatal para subsidiar parte do custo da operação, a solução tradicional de revisão tarifária afastava ainda mais o público do sistema, o que resultou em um ciclo vicioso de aumento de tarifa e, conseqüentemente, queda de demanda.

A chegada da pandemia ao Brasil, no final do primeiro trimestre de 2020, trouxe consigo um novo desafio de proporções até então inimagináveis para o setor já fragilizado. A significativa redução da demanda, que ocorreu em razão das necessárias medidas restritivas de circulação, teve influência direta na receita do setor, chegando a diminuir 80% do número de passageiros, resultando em um saldo insuficiente até para bancar os custos fixos das operadoras (MELLO, 2021). Com isso, não era possível reduzir o serviço para compatibilizar o custo operacional à receita residual do sistema, vista a necessidade de diminuir a ocupação dos veículos, em virtude das imposições sanitárias

Durante o ano de 2020, o setor teve então que se reinventar. Diariamente, eram realizadas avaliações do planejamento operacional em conjunto com o órgão gestor. Algumas linhas foram suprimidas, outras reforçadas. Ajustes da frota eram feitos a fim de que sempre houvesse serviço em proporção superior à demanda remanescente, mas não era suficiente. (MELLO, 2021). A mídia definia o setor como vilão da pandemia, sem dar visibilidade as dificuldades enfrentadas por operadores e gestores públicos.

Ficava claro que aquele modelo de financiamento do sistema, que já vinha sendo alvo de críticas, baseado exclusivamente na tarifa pública paga pelo passageiro, precisava urgentemente ser revisto. Portanto, existia a necessidade de uma notória mudança conceitual, que possibilitasse às empresas operadoras a

remuneração pelo custo do serviço, e também permitisse ao poder público estabelecer o nível de serviço a ser executado, de acordo com as necessidades dos passageiros, levando em consideração os impactos orçamentários (MELLO, 2021). A partir de abril de 2021, foi observado aumento da oferta e melhoria do serviço, que ainda precisa evoluir mais, através da implementação de mecanismos que possibilitaram, ainda não de forma total, um pouco de equilíbrio na relação custo-receita do setor.

Outro aspecto relevante a ser considerado era o aumento da demanda nos horários de maior concentração. Normalmente os horários das 6h às 8h e das 17h às 19h acumulavam maior quantidade de passageiros transportados ao longo do dia. Acontece que, com as limitações de atividades não essenciais e a expressiva redução dos deslocamentos eletivos, ainda que reduzida, tornou-se ainda mais concentrada (MELLO, 2021). Era necessário um novo arranjo de gestão que possibilitasse um escalonamento do horário de funcionamento das atividades econômicas, como forma de reduzir a pressão sobre o sistema de transporte nos horários de maior movimento (MELLO, 2021).

Portanto, a partir dos entraves do transporte público e dos impactos que a crise da Covid-19 proporcionou ao setor, urge a necessidade de se pensar no modelo de cidade e como possibilitar a locomoção dos cidadãos. Sendo assim, para um futuro próximo, é oportuno reconhecer que o desejo de uma cidade integrada, do ponto de vista da mobilidade, é inconciliável com vias congestionadas pela falta de prioridade do transporte público e o incentivo à mobilidade individual motorizada.

Em Porto Alegre, por exemplo, no ano de 2020, a Prefeitura apresentou o plano Transporte Cidadão, programado pelo Poder Executivo com cinco projetos de lei que sugeriram diminuir o preço da passagem de ônibus na capital. Uma das cinco medidas que seriam adotadas era a aplicação de uma nova tarifa de R\$ 0,28 por quilômetro rodado às empresas de transporte por aplicativos pelo uso do sistema viário (SAMPAIO, 2020). Na época, o bilhete de ônibus na cidade era o mais caro entre as capitais do país e não contava com subsídio.

No entanto, mesmo com a taxação em todas as capitais com regulamentação, nada se observa em relação a utilização desses recursos para criação de um fundo para atender motoristas que por alguma intercorrência tenham sido impossibilitados de trabalhar em decorrência de algum acidente em atividade, ou mesmo algum tipo de proteção social na qual o recurso arrecadado com a taxação poderia ser utilizado.

Sobre a cobrança de taxa pela operação, o Quadro 6 demonstra que 100% das legislações analisadas fazem essa exigência.

Quadro 6 – Relação das capitais com cobrança de taxa pela operação

Cidade	Cobrança de taxa pela operação	Percentual
SUL		100%
Porto Alegre/RS	Sim	
Florianópolis/SC	Sim	
Curitiba/PR	Sim	
SUDESTE		
Vitória/ES	Sim	
São Paulo/SP	Sim	
Rio de Janeiro/RJ	Sim	
Belo Horizonte/MG	Sim	
CENTRO OESTE		
Cuiabá/MT	Sim	
Campo Grande/MS	Sim	
Goiânia/GO	Sim	
NORTE		
Palmas/TO	Sim	
Manaus/AM	Sim	
Rio Branco/AC	Sim	
Macapá/AP	Sim	
Belém/PA	Sim	
Boa Vista/RR		
Porto Velho/RO	Sim	
NORDESTE		
Recife/PE	Sim	
Fortaleza/CE	Sim	
Salvador/BA	Sim	
Natal/RN	Sim	
Maceió/AL	Sim	
São Luís/MA	Sim	
Teresina/PI	Sim	
João Pessoa/PB		
Aracaju/SE		
Brasília/DF	Sim	

Fonte: Elaborado pelo autor.

O sexto item analisado nas regulamentações é referente a obrigatoriedade ou não da empresa de aplicativo possuir matriz ou filial no território das cidades onde

opera. Segundo as regulamentações vigentes, essa necessidade dividi praticamente pela metade o entendimento em relação as legislações analisadas. Em 14 delas, o que representa um total de 58%, essa exigência não consta como obrigatório. No entanto, nas outras 10 capitais, incluído o Distrito Federal-DF, há sim a obrigatoriedade de que as empresas de aplicativo tenham registrado no município, se não a matriz da empresa, ao menos uma filial. Esse ponto é interessante, pois dialoga com a forma de relacionamento entre as empresas de tecnologia e os motoristas. Pois, percebe-se que “não existe um suporte humano na Uber. É tudo mensagem automática, uma inteligência artificial, que é uma caixa-preta” (GIOVANAZ, 2021). A seguir, no Quadro 7, é possível observar a realidade de cada uma das capitais.

Quadro 7 – Relação de exigência para matriz ou filial das empresas nas capitais

	Cidade	Exigência de matriz ou filial	Percentual
1	Vitória/ES	Não	58%
2	São Paulo/SP	Não	
3	Rio de Janeiro/RJ	Não	
4	Belo Horizonte/MG	Não	
5	Campo Grande/MS	Não	
6	Palmas/TO	Não	
7	Rio Branco/AC	Não	
8	Macapá/AP	Não	
9	Belém/PA	Não	
10	Recife/PE	Não	
11	Fortaleza/CE	Não	
12	Natal/RN	Não	
13	Maceió/AL	Não	
14	São Luís/MA	Não	
15	Porto Alegre/RS	Sim	42%
16	Florianópolis/SC	Sim	
17	Curitiba/PR	Sim	
18	Cuiabá/MT	Sim	
19	Goiânia/GO	Sim	
20	Brasília/DF	Sim	
21	Manaus/AM	Sim	
22	Porto Velho/RO	Sim	
23	Salvador/BA	Sim	
24	Teresina/PI	Sim	

Fonte: Elaborado pelo autor.

O sétimo item analisado diz respeito ao número de páginas de cada regulamentação. Em um primeiro momento pode parecer irrelevante, pois o conteúdo e a forma, mesmo que em poucas laudas, seria suficiente para regulamentar a atividade em análise. Contudo, é possível observar que as capitais que pouco querem se comprometer em tratar do tema, acabaram por elaborar regulamentações que basicamente reafirmam a Legislação Nacional sobre o transporte por aplicativo. O mais interessante é que a própria lei federal sobre o tema, remete aos municípios a responsabilidade pela regulamentação, reforçando o sentido de “regulamentar para desregulamentar”.

As legislações analisadas variam de no mínimo 4 páginas, como é o caso de Belo Horizonte, Belém e Brasília-DF, até um montante de 24 páginas, no caso de Goiânia. Na média, as regulamentações teriam em torno de 10 páginas cada. O que se observa nos textos em que o número de páginas é de maior volume, é um aprofundamento das questões inerentes as atividades de transporte de aplicativo nas respectivas cidades, envolvendo de forma mais sistêmica todos os atores que se relacionam com a questão: motoristas, usuários, plataformas e prefeitura.

No caso das regulamentações mais completas, observa-se também uma vinculação conceitual com os Planos Municipais de Mobilidade Urbana, que são, na verdade, modelos de se pensar estrategicamente a mobilidade das cidades a médio e longo prazo. Em via de regra, esses planos dialogam com a integração dos diferentes modais possíveis de transporte que podem ser utilizados em uma cidade com características dos grandes centros urbanos, envolvendo, carros, trem, ônibus e bicicletas. Em alguns casos, como Porto Alegre, até mesmo alternativas hidroviárias são contempladas nos planos de mobilidade, a exemplo do sistema integrado que permite a utilização do Catamarã.

Algumas das legislações mais extensas versam sobre a inclusão do transporte por aplicativo com alternativa de integração e convergência entre os modais, não negando que o transporte uberizado passou, de fato, a fazer parte da realidade das alternativas de transporte dos grandes centros urbanos. Nesse sentido, é preciso prever, de maneira formal, no planejamento urbano das cidades, não apenas enquanto impacto no sistema viário, mas, sobretudo, legislações que incluam a proteção dos trabalhadores de aplicativo. A seguir, no Quadro 8 é possível observar o número de páginas de cada regulamentação com a respectiva capital.

Quadro 8 – Relação do número de páginas de cada regulamentação com a respectiva capital

	Cidade	Número de páginas por Lei
1	Belo Horizonte/MG	4
2	Brasília/DF	4
3	Belém/PA	4
4	São Luís/MA	5
5	Rio Branco/AC	6
6	Macapá/AP	6
7	Rio de Janeiro/RJ	7
8	Cuiabá/MT	7
9	Maceió/AL	7
10	Vitória/ES	8
11	Curitiba/PR	9
12	Manaus/AM	9
13	Recife/PE	9
14	Fortaleza/CE	9
15	Palmas/TO	11
16	Campo Grande/MS	12
17	Teresina/PI	13
18	São Paulo/SP	15
19	Natal/RN	16
20	Porto Alegre/RS	18
21	Florianópolis/SC	18
22	Salvador/BA	20
23	Porto Velho/RO	21
24	Goiânia/GO	24

Fonte: Elaborado pelo autor.

O oitavo item analisado foi em relação a descrição da atividade realizada pela empresa de aplicativo. Um dos grandes debates jurídicos que são recorrentes nos tribunais brasileiros diz respeito ao tipo de atividade que as empresas de aplicativo realizam. Ao analisar as diferentes nomenclaturas, observou-se que está presente uma importante questão conceitual, no sentido de preservar juridicamente as empresas de plataforma da possibilidade de implicações quanto a algum tipo de relação formal entre “empresa de transporte” e “motorista”.

Os termos recorrentes na descrição da atividade das empresas transitam entre: conectar, intermediar e receber demanda de serviço. Com isso, as empresas de plataforma, amparadas pela totalidade das legislações analisadas se resguardam de uma possibilidade futura de terem uma caracterização de atividade como a de

“empresa de transporte de passageiros”. A variação da descrição das atividades pode ser observada no Quadro 9.

Quadro 9 – Variação da descrição das atividades das empresas

	Cidade	Descrição da atividade da empresa
1	Brasília/DF	Conectar passageiros a prestadores
2	Salvador/BA	Conectar passageiros a prestadores
3	Campo Grande/MS	Intermediação
4	São Luís/MA	Intermediação
5	Teresina/PI	Intermediação
6	Macapá/AP	Intermediação de plataformas tecnológicas
7	Maceió/AL	Intermediação de plataformas tecnológicas
8	Rio Branco/AC	Intermediação e gestão do serviço de transporte
9	Recife/PE	Intermediação por plataformas digitais
10	Porto Alegre/RS	Intermediar a conexão
11	Florianópolis/SC	Intermediar a conexão
12	Vitória/ES	Intermediar a conexão
13	São Paulo/SP	Intermediar a conexão
14	Rio de Janeiro/RJ	Intermediar a conexão
15	Goiânia/GO	Intermediar a conexão
16	Palmas/TO	Intermediar a conexão
17	Manaus/AM	Intermediar a conexão
18	Belém/PA	Intermediar a conexão
19	Fortaleza/CE	Intermediar a conexão
20	Curitiba/PR	Intermediar a conexão
21	Belo Horizonte/MG	Receber demandas de serviço
22	Cuiabá/MT	Serviço de intermediação
23	Natal/RN	Serviço de intermediação
24	Porto Velho/RO	Serviço de intermediação

Fonte: Elaborado pelo autor.

Do mesmo modo que a questão da caracterização da atividade é tratada nas legislações analisadas, como forma de proteger as empresas de futuros vínculos de trabalho com os motoristas, a nomenclatura para identificar as empresas reforça essa tese. Nesse nono item analisado, as terminologias são as mais diversas, contudo, todas orbitam em torno da “tecnologia”. São administradoras, operadoras, provedoras, plataformas ou empresas de suporte de “tecnologia”. Em nenhuma das legislações analisadas, conforme Quadro 10, é feita referência a atividade de “transporte”, que na verdade é o objeto motivador da regulamentação.

Quadro 10 – Nomenclatura para identificar as empresas nas legislações

	Cidade	Nomenclatura de Empresa
1	Curitiba/PR	Administradora de Tecnologia
2	Florianópolis/SC	Empresa de Suporte de Tecnologia de Comunicação em Rede
3	Brasília/DF	Empresas de Operação de Serviços
4	Salvador/BA	Empresas Operadoras de Serviços de Transporte
5	Cuiabá/MT	Operadora de Plataforma Digital
6	Porto Alegre/RS	Operadora de Tecnologia
7	Vitória/ES	Operadora de Tecnologia
8	São Paulo/SP	Operadora de Tecnologia
9	Goiânia/GO	Operadora de Tecnologia
10	Macapá/AP	Operadora de Tecnologia
11	Campo Grande/MS	Operadora de Tecnologia de Transporte
12	Palmas/TO	Operadoras de Plataforma Tecnológica
13	Teresina/PI	Operadoras de Tecnologia de Transporte - OTTs.
14	São Luís/MA	Operadores de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTC
15	Recife/PE	Plataforma de Comunicação
16	Manaus/AM	Plataforma de Comunicação em Rede
17	Belo Horizonte/MG	Plataforma Digital
18	Fortaleza/CE	Plataforma Digital de Transporte – PDT
19	Maceió/AL	Plataformas Tecnológicas de Comunicação em Rede
20	Natal/RN	Provedor de Rede de Transporte – PRT
21	Rio de Janeiro/RJ	Provedora de Rede de Compartilhamento
22	Belém/PA	Provedoras de Tecnologia de Comunicação em Rede
23	Rio Branco/AC	Tecnologia de Comunicação em Rede
24	Porto Velho/RO	Tecnologia de Comunicação em Rede

Fonte: Elaborado pelo autor.

Os itens 8 e 9, referentes a Descrição da atividade das empresas e a Nomenclatura para identificar as empresas, assim como o item 14, Nomenclatura utilizada para caracterização dos motoristas, receberão no capítulo 5, maior aprofundamento teórico, a luz da metodologia de Análise do Discurso. Nesse sentido, em relação aos itens referidos, optou-se apenas por descrevê-los de maneira sintética até o momento.

4.5 O QUE CONCERNE AO MOTORISTA? DEMAIS EXIGÊNCIAS NAS REGULAMENTAÇÕES

O décimo item analisado, refere-se à idade máxima permitida para utilização do veículo. Um aspecto que afeta diretamente os motoristas, pois diz respeito a

necessidade de aquisição de um automóvel, que dependendo do ano de fabricação poderá ter um valor de mercado mais elevado. As regulamentações analisadas apresentam 5 padrões diferentes de exigências. Em 8% delas, representadas por Vitória e pelo Distrito Federal-DF, a exigência é de um tempo máximo de 5 anos de fabricação. Em outras 3 capitais esse tempo foi elevado para 7 anos. O maior percentual de capitais com o mesmo período exigido foi de 8 anos, que representa um total de 42% das regulamentações. Já o tempo máximo identificado entre as legislações foi de 10 anos de uso dos veículos, em 17% das capitais. Na análise de cinco capitais, Florianópolis, Belo Horizonte, Macapá, São Luís e Teresina, não foi identificada a exigência de tempo máximo de fabricação dos veículos a serem utilizados.

Sobre esse aspecto, é importante destacar que as diferentes exigências com relação ao tempo máximo do ano de fabricação do veículo, podem afetar diretamente a capacidade dos trabalhadores motoristas disporem de condições de aquisição de veículos nessas condições, seja por compra ou mesmo locação. Em 2021, o mercado de veículos, tanto novos quanto usados, registrou uma disparada drástica nos preços, justificada pela alta no dólar e pelo elevado custo de matérias-primas, associados à escassez de componentes que tem paralisado fábricas ao redor do mundo (REIS, 2022).

No Brasil, em especial, opções de automóveis zero quilômetro partem da faixa de R\$ 70 mil, conforme o modelo pretendido. Sendo assim, a expressão carro popular não faz sentido, uma vez que os valores cobrados estão muito distantes das condições financeiras da grande parte dos brasileiros (REIS, 2022).

Outro aspecto é em relação aos diferentes modelos de financiamentos, que são realizados em diversos bancos privados e públicos e cujos valores financiados e as prestações são negociados de acordo com as condições do motorista. Os financiamentos para compra de carros novos ou usados podem ser realizados em três formatos: Crédito Direto ao Consumidor (CDC), Leasing e Consórcio (REIS, 2022).

Pelo CDC, o cliente realiza um empréstimo em um banco para comprar o carro, o veículo fica de posse do comprador, mas não pode ser vendido porque está alienado junto ao banco até que seja quitado. Já na segunda modalidade, Leasing, quem compra o carro é a chamada empresa de leasing, um banco que atua nessa área, que então aluga o veículo ao consumidor. Assim, o cliente paga pelo aluguel

do carro, que fica no nome da empresa de leasing até o término das prestações. Neste caso, o consumidor passa a ser o dono do carro quando paga todas as parcelas. Quanto ao Consórcio, o consumidor participa de um grupo composto por outros compradores, organizado por uma administradora de consórcio. O cliente faz o pagamento das prestações, mas somente recebe o veículo quando é sorteado ou existe a possibilidade de o consorciado ofertar um lance, que é um pagamento adiantado de parcelas a vencer. Assim, aquele consorciado que ofertou maior valor será o vencedor do lance (REIS, 2022). Segundo Giovanaz (2021):

Felipe Ferrari Durán, de Praia Grande (SP), trabalhou na Uber por um ano e meio. A saída, em 11 de janeiro, se deu por conta de uma exigência municipal: os carros de aplicativo precisam ter no máximo dez anos desde a fabricação. Com ganhos inferiores a R\$ 2 mil por mês, não foi possível adquirir um veículo que se encaixasse nos padrões: “A gente luta para manter o carro andando e comer. E a maioria não consegue, quebra. Eu me endividei muito e, não podendo fazer frente a essas dívidas, eu refinancei meu veículo – que já estava pago. Hoje, estou num sufoco para pagar. A parcela está vencida”, diz.

Portanto, a definição da idade máxima da frota, diferente em diversas capitais do país, afeta diretamente as condições de trabalho dos motoristas. Como no modelo uberizado o trabalhador é responsável pela aquisição e disponibilidade dos meios de produção, cabe exclusivamente a ele as despesas de aquisição do veículo, além do custeio, como mencionado anteriormente. A seguir, o Quadro 11 mostra a relação das capitais e as respectivas idades máximas exigidas por cada uma delas.

Quadro 11 – Relação da idade da frota nas capitais

	Cidade	Idade máxima dos veículos	Percentual
1	Vitória/ES	5 anos	8%
2	Brasília/DF	5 anos	
3	Curitiba/PR	7 anos	13%
4	Palmas/TO	7 anos	
5	Belém/PA	7 anos	
6	Porto Alegre/RS	8 anos	42%
7	São Paulo/SP	8 anos	
8	Rio de Janeiro/RJ	8 anos	
9	Campo Grande/MS	8 anos	
10	Goiânia/GO	8 anos	
11	Porto Velho/RO	8 anos	
12	Recife/PE	8 anos	
13	Fortaleza/CE	8 anos	
14	Salvador/BA	8 anos	
15	Maceió/AL	8 anos	
16	Cuiabá/MT	10 anos	17%
17	Manaus/AM	10 anos	
18	Rio Branco/AC	10 anos	
19	Natal/RN	10 anos	
20	Florianópolis/SC	Não apresenta	21%
21	Belo Horizonte/MG	Não apresenta	
22	Macapá/AP	Não apresenta	
23	São Luís/MA	Não apresenta	
24	Teresina/PI	Não apresenta	

Fonte: Elaborado pelo autor.

O décimo primeiro item analisado diz respeito à exigência de certidões negativas criminais, sendo este um tema bastante controverso nas legislações que regulamentam o transporte por aplicativo. Essa necessidade tem gerado uma série de exclusões de motoristas dos sistemas das empresas de tecnologia. Conforme posicionamento do Tribunal Superior do Trabalho (TST), o requisito necessário de certidão negativa de antecedentes criminais poderá gerar indenização por danos morais (TST, 2017). O que ocorre é que as empresas adotaram o requisito de antecedentes criminais dos pretendentes a uma vaga de emprego, pouco importando a atividade em que os serviços seriam prestados. Isso significa que o que era para ser ressalva tornou-se norma no dia a dia no recrutamento dos trabalhadores. Entretanto, o TST balizou quando é cabível a solicitação do

documento como condição necessária para a admissão ou a conservação do emprego.

Dessa forma, o entendimento é de que seria necessário a conciliação dos interesses e direitos envolvidos, não podendo o interesse organizacional se contrapor aos direitos e garantias constitucionais, como o da garantia da privacidade e da intimidade, da honra, da imagem das pessoas e o da não discriminação no trabalho, ambos conjecturados nos artigos 5º e 7º da CF/88. Perante os fatores supracitados, a quarta Turma do Tribunal Superior do Trabalho, deliberou sob o rito de recursos repetitivos, tema 1, que:

1ª) não é legítima e caracteriza lesão moral a exigência de Certidão de Antecedentes Criminais de candidato a emprego quando traduzir tratamento discriminatório ou não se justificar em razão de previsão em lei, da natureza do ofício ou do grau especial de fidúcia exigido;

2ª) a exigência de Certidão de Antecedentes Criminais de candidato a emprego é legítima e não caracteriza lesão moral quando amparada em expressa previsão legal ou justificar-se em razão da natureza do ofício ou do grau especial de fidúcia exigido, a exemplo de empregados domésticos, cuidadores de menores, idosos ou deficientes (em creches, asilos ou instituições afins), motoristas rodoviários de carga, empregados que laboram no setor da agroindústria no manejo de ferramentas de trabalho perfurocortantes, bancários e afins, trabalhadores que atuam com substâncias tóxicas, entorpecentes e armas, trabalhadores que atuam com informações sigilosas;

3ª) a exigência de Certidão de Antecedentes Criminais, quando ausente alguma das justificativas supra, caracteriza dano moral in re ipsa, passível de indenização, independentemente de o candidato ao emprego ter ou não sido admitido. (TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO, 2017).

A tese sintetiza a conclusão do TST, e servirá de base para futuramente as empresas decidirem se vão exigir ou não a certidão negativa criminal como condição imprescindível para a admissão ou para a conservação do emprego (BUARQUE, 2022). Portanto, fica claro que, geralmente é vedada a exigência de antecedentes criminais por ferir a moral do candidato ou funcionário, salvo se o requisito estiver amparado legalmente ou justificar-se em função do tipo de atividade a ser realizada ou do nível de confiabilidade exigido na função, como por exemplo, de empregados domésticos, cuidadores de menores, idosos ou deficientes, bancários e afins, entre outros (BUARQUE, 2022).

O fato de não observar essas premissas estabelecidas trará de maneira inevitável ao empregador o dever de responsabilizar-se por uma condenação por danos morais, visto que o dano é presumido, independente da comprovação de abalo sofrido ou de prejuízo, pois essa presunção provém diretamente da conduta

praticada, suscetível de indenização, mesmo se o candidato ao emprego tenha ou não tenha sido contratado pelo empregador que exigiu a certidão negativa (BUARQUE, 2022).

Com relação a análise das legislações das capitais, observou-se que apenas duas delas não exigem certidões negativas criminais para o cadastramento de motoristas: Vitória e Belém. A esmagadora maioria das demais legislações, que representam 92% do total, tem como obrigatório para os motoristas realizarem suas atividades cadastrados nas plataformas, a exigência dessas certidões negativas, conforme demonstra o Quadro 12.

Quadro 12 – Relação das cidades que exigem ou não a certidão negativa criminal aos motoristas

	Cidade	Negativas	Percentual
1	Vitória/ES	Não	8%
2	Belém/PA	Não	
3	Porto Alegre/RS	Sim	92%
4	Florianópolis/SC	Sim	
5	Curitiba/PR	Sim	
6	São Paulo/SP	Sim	
7	Rio de Janeiro/RJ	Sim	
8	Belo Horizonte/MG	Sim	
9	Cuiabá/MT	Sim	
10	Campo Grande/MS	Sim	
11	Goiânia/GO	Sim	
12	Brasília/DF	Sim	
13	Palmas/TO	Sim	
14	Manaus/AM	Sim	
15	Rio Branco/AC	Sim	
16	Macapá/AP	Sim	
17	Porto Velho/RO	Sim	
18	Recife/PE	Sim	
19	Fortaleza/CE	Sim	
20	Salvador/BA	Sim	
21	Natal/RN	Sim	
22	Maceió/AL	Sim	
23	São Luís/MA	Sim	
24	Teresina/PI	Sim	

Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação a inscrição como contribuinte individual no INSS, décimo segundo item analisado, o Governo Federal publicou o Decreto nº 9.792/2019, em que esclarece a respeito da exigência legal de que os motoristas de aplicativos de transporte individual de passageiros sejam inscritos nesta modalidade. Conforme o decreto, além disso, é possível que o trabalhador faça o cadastro como Microempreendedor Individual (MEI) (BRASIL, 2019).

A contribuição é importante, pois garante ao trabalhador o acesso aos benefícios da Previdência do INSS, sendo o principal destes a aposentadoria por invalidez, idade ou tempo de contribuição visando um futuro próximo. Além destes, existem outros benefícios como o auxílio-doença, salário-maternidade e pensão por morte para a família do contribuinte (UBER, 2019).

Segundo o INSS, em matéria divulgada pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas em Santa Catarina (SEBRAE-SC, 2022), em relação aos valores das contribuições para Microempreendedor Individual (MEI), onde se encaixa quem ganha até R\$ 81.000,00 por ano, o valor mensal é fixo em R\$ 60,00 conforme consta no Portal do Empreendedor. Alíquota de 5% sobre o valor do salário mínimo vigente em 2021, sendo R\$ 55,00, somado ao imposto ISS para exercer a atividade de Prestação de Serviços de R\$ 5,00. Existe a possibilidade de o Contribuinte Individual optar entre o plano de Contribuição Completo, com percentual de 20% sobre os ganhos mensais ou o Simplificado, cujo percentual é de 11% sobre o salário mínimo. Por exemplo, no ano de 2022 o salário mínimo está R\$ 1.212,00, assim, o valor de contribuição é fixo em R\$ 133,00, representando 11% do salário mínimo.

No caso de Contribuição Completa, o percentual de 20% ocorre sobre o Salário de Contribuição, que para motoristas de aplicativo equivale a 20% dos ganhos mensais. Na prática, o valor de contribuição equivale a 4% dos seus ganhos mensais. Os benefícios disponíveis nos dois tipos de contribuição, MEI e Contribuinte Individual são: aposentadoria por idade ou por invalidez; auxílio-doença; salário-maternidade; pensão por morte e auxílio-reclusão (SEBRAE-SC, 2022).

Quanto aos benefícios inclusos apenas para o Plano Completo do Contribuinte Individual, que tem alíquota de 20% do salário de contribuição e não abrangidos no MEI ou Plano Simplificado do Contribuinte Individual que possui alíquota de 11% do mínimo são: aposentadoria por tempo de contribuição e o valor

da aposentadoria, se não houver outras contribuições além de MEI, que o benefício será no valor de um salário mínimo.

Em relação ao Contribuinte Individual existe a possibilidade de recebimento de um benefício superior a um salário mínimo, sendo que este valor pode alterar de 1 salário mínimo a R\$ 7.087, que é o valor do teto em 2022, o que vai depender da alíquota escolhida e do salário de contribuição. Quanto maiores as contribuições durante a vida, mais alta será a aposentadoria do trabalhador. Na sequência, o Quadro 13 demonstra quais as capitais exigem a contribuição, as que não exigem e as que possibilitam que a inscrição no INSS seja através de MEI.

Quadro 13 – Relação das capitais que exigem ou não a contribuição no INSS

	Cidade	Inscrição no INSS	Percentual
1	Porto Alegre/RS	Não	24%
2	Curitiba/PR	Não	
3	Vitória/ES	Não	
4	Brasília/DF	Não	
5	Belém/PA	Não	
6	São Luís/MA	Não	
7	Florianópolis/SC	Sim	68%
8	São Paulo/SP	Sim	
9	Rio de Janeiro/RJ	Sim	
10	Belo Horizonte/MG	Sim	
11	Cuiabá/MT	Sim	
12	Goiânia/GO	Sim	
13	Palmas/TO	Sim	
14	Rio Branco/AC	Sim	
15	Macapá/AP	Sim	
16	Porto Velho/RO	Sim	
17	Recife/PE	Sim	
18	Fortaleza/CE	Sim	
19	Salvador/BA	Sim	
20	Natal/RN	Sim	
21	Maceió/AL	Sim	
22	Teresina/PI	Sim	
23	Campo Grande/MS	Sim (MEI)	8%
24	Manaus/AM	Sim (MEI)	

Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação ao décimo terceiro item analisado, a contratação de seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros (APP), devido a Lei nº 13.640/2018, é

necessário que os motoristas que trabalham ou pretendem trabalhar com transporte remunerado privado individual de passageiros via aplicativos contratem seguro dessa natureza. Sendo assim, a responsabilidade de regulamentar e fiscalizar o serviço caberá aos Municípios e ao Distrito Federal-DF. A necessidade de o motorista ter Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior, contendo a informação de que exerce atividade remunerada, igualmente está entre as exigências (CNSEG, 2018).

Em se tratando do seguro de APP, sua finalidade é proporcionar ao segurado o reembolso das quantias a que for obrigado a pagar quando acionado juridicamente, devido aos prejuízos que venha a causar a terceiros em acidente de trânsito com o veículo segurado. Essa é uma importante proteção para os passageiros do aplicativo, além de ser obrigatório no cadastro, visto que indenizará os usuários em casos de danos físicos e dará mais segurança para trabalhar com esse seguro para a Uber (CNSEG, 2018).

Outro seguro, indicado aos motoristas dessas plataformas, é o que tem cobertura abrangente, que cobre roubo, furto e colisões com perda total ou parcial e também a Responsabilidade Civil Facultativa de Veículos (RCFV), chamada de cobertura de terceiros, caso haja batidas em outros carros (CNSEG, 2018). A cobertura APP deve estar com valor mínimo de R\$ 50.000 por indivíduo no fechamento da apólice (POOLSEG, 2021). Esta irá cobrir ou indenizar em caso de despesas médicas, invalidez total ou parcial e situações que venham a ocorrer mortes. Segundo informações da Corretora de Seguros PoolSeg:

Para estes profissionais é aconselhável que as coberturas de Acidentes Pessoais por Passageiros tenham um valor significativo, pois o intuito é garantir a segurança dos passageiros e que eles estejam adequadamente cobertos aos riscos que estão expostos. (POOLSEG, 2021).

Observou-se que a exigência do seguro é uma forma não apenas de proteção dos usuários do serviço, como também dos motoristas. Para além de uma cobertura para questões relacionadas à saúde dos condutores e passageiros, os danos materiais, poderiam tornar-se um impeditivo para a continuidade do serviço. No Quadro 14 é possível observar as capitais que exigem o seguro.

Quadro 14 – Relação das capitais que exigem o seguro para Acidentes Pessoais de Passageiros (APP)

	Cidade	Seguro acidentes	Percentual
1	Porto Alegre/RS	Não	4%
2	Florianópolis/SC	Sim	96%
3	Curitiba/PR	Sim	
4	Vitória/ES	Sim	
5	São Paulo/SP	Sim	
6	Rio de Janeiro/RJ	Sim	
7	Belo Horizonte/MG	Sim	
8	Cuiabá/MT	Sim	
9	Campo Grande/MS	Sim	
10	Goiânia/GO	Sim	
11	Brasília/DF	Sim	
12	Palmas/TO	Sim	
13	Manaus/AM	Sim	
14	Rio Branco/AC	Sim	
15	Macapá/AP	Sim	
16	Belém/PA	Sim	
17	Porto Velho/RO	Sim	
18	Recife/PE	Sim	
19	Fortaleza/CE	Sim	
20	Salvador/BA	Sim	
21	Natal/RN	Sim	
22	Maceió/AL	Sim	
23	São Luís/MA	Sim	
24	Teresina/PI	Sim	

Fonte: Elaborado pelo autor.

O décimo quarto item analisado, relacionado à nomenclatura utilizada para caracterização dos motoristas, é um dos mais emblemáticos para a configuração da relação social estabelecida entre motoristas e a empresa, sobretudo, os elementos identificados nas legislações que contribuem para produção de subjetivações capitalísticas. As diferentes nomenclaturas utilizadas, parecem estar organizadas de modo que a relação social de possível vínculo trabalhista seja completamente esvaziada. A análise possibilitou, igualmente, identificar que as regulamentações contribuem como dispositivos de subjetivação em um cenário marcado pela invisibilidade da figura do motorista, que é representado na legislação com diversas outras terminologias. No Quadro 15 é possível identificar as nomenclaturas utilizadas em cada uma das capitais.

Quadro 15 – Relação das nomenclaturas utilizadas para os motoristas nas capitais

	Cidade	Nomenclaturas para os motoristas	Percentual
1	Cuiabá/MT	Agente Condutor	42%
2	Porto Alegre/RS	Condutor	
3	Palmas/TO	Condutor	
4	Rio Branco/AC	Condutor	
5	Porto Velho/RO	Condutor	
6	Recife/PE	Condutor	
7	Natal/RN	Condutor	
8	Goiânia/GO	Condutor	
9	Macapá/AP	Condutor Cadastrado	
10	Salvador/BA	Condutor de Automóvel/Prestador	
11	Belém/PA	Motorista	46%
12	Maceió/AL	Motorista	
13	Fortaleza/CE	Motorista Prestador de Serviço	
14	Florianópolis/SC	Motorista Prestador de Serviço	
15	Curitiba/PR	Motorista Prestador de Serviço	
16	Vitória/ES	Motorista Prestador de Serviço	
17	São Paulo/SP	Motorista Prestador de Serviço	
18	Rio de Janeiro/RJ	Motorista Prestador de Serviço	
19	Campo Grande/MS	Motorista Prestador de Serviço	
20	São Luís/MA	Motorista Prestador de Serviço	
21	Teresina/PI	Motorista Prestador de Serviço	
22	Manaus/AM	Prestador de Serviço	12%
23	Belo Horizonte/MG	Prestador de Serviço	
24	Brasília/DF	Prestadores	

Fonte: Elaborado pelo autor.

O termo “prestador” aparece em 58% das legislações, no entanto, em 12% delas, a expressão “motorista” é suprimida. Nas demais 46%, a nomenclatura utilizada é de “motorista prestador de serviço”. Por sua vez, o termo “condutor” é utilizado unicamente em 42% das regulamentações. Em nenhum dos textos analisados a palavra “motorista” é utilizada isoladamente para caracterizar o trabalhador que, de fato, realiza a atividade de “motorista”.

4.6 BRASÍLIA/DF: LEI Nº 5.691/2016

Por ser a capital do país, optou-se em fazer uma análise mais detalhada de Brasília-DF, que legislou, no início de agosto de 2016, sobre a atividade de Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de

Comunicação em Rede (STIP), conforme nomenclatura usada na regulamentação. O Distrito Federal-DF baseou-se na Lei nº 5.691, de agosto de 2016, para regulamentar o serviço e, após, publicou o Decreto nº 38.258, de junho de 2017, para regular a lei vigente. Em seu art. 1º § 2º delibera “como empresas de operação de serviços de transporte aquelas que disponibilizam e operam aplicativos on-line de agenciamento de viagens para conectar passageiros a prestadores do serviço de transporte regulamentado nesta Lei” (DISTRITO FEDERAL, 2016).

Esta lei prevê como requisito para exercer a atividade a criação de um Cadastro Anual de Autorização (CAA), emitido pela Secretaria de Estado de Mobilidade (SEMOB). Sendo assim, todos os trabalhadores que queiram realizar a atividade de transporte de passageiros por plataformas digitais, necessitam de cadastro prévio, atendendo os requisitos exigidos:

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação compatível com a categoria B ou superior, com a informação de que exerce atividade remunerada, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran;
- II - apresentar o veículo a ser cadastrado;
- III - apresentar Certidão de Nada Consta Criminal expedida pelo Distribuidor Criminal do Distrito Federal e, se for o caso, também do Estado em que for residente. (DISTRITO FEDERAL, 2016).

A legislação do Distrito Federal apresenta um dos mais reduzidos itens de necessidade para o cadastro dos trabalhadores, tendo sido utilizada como referência pela Uber. Também teve rápidas transformações, atendendo interesses de determinados segmentos (CANNAS, 2019). Conforme o site da empresa:

Brasília (DF) foi a primeira regulação a se consolidar por meio de lei, a Lei Distrital 5.691/16. O texto final foi resultado de um debate bastante polarizado e estabeleceu três camadas de autorização (motorista, OTTC e veículo), o que poderia burocratizar demais e o processo. Entretanto, esses pontos foram aperfeiçoados com a complementação da regulação por meio do Decreto 38.258/17. Um ponto inicialmente previsto na regulação que criava camada de restrição era a limitação da idade dos veículos em 5 anos. Entretanto, após perceber que isso impactava negativamente a oferta do serviço em áreas periféricas, a Câmara alterou para 8 anos esse limite. Apesar da regulação prever grande volume de informações necessárias para que motoristas se cadastrem no sistema, a Secretaria de Mobilidade publicou portarias de proteção aos dados para garantir a privacidade de usuários e motoristas. (UBER, 2018a apud CANNAS, 2019, p. 76).

Quanto às exigências para o veículo ser cadastrado, a legislação possui uma série de requisitos, alguns exemplos dos principais, conforme o Decreto nº 38.258, de junho de 2017 são:

- I - possuir seguro de acidentes pessoais com cobertura de, no mínimo, R\$ 50.000,00 por passageiro;
- II - ser licenciado no Distrito Federal;
- III - ser aprovado em procedimento de inspeção veicular;
- IV - o Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV;
- V - a solicitação de cadastramento do veículo deve ser realizada por Prestador que seja seu proprietário, o titular de arrendamento mercantil ou o procurador legalmente constituído. (DISTRITO FEDERAL, 2017).

No decreto ainda consta que para a ação das empresas de operação de serviços de transporte deve se obter prévia autorização de operação da unidade gestora da Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal. Além disso, faz parte das obrigações das plataformas definirem os valores das corridas, que precisam ser adotados pelos motoristas que prestam o serviço nelas cadastrados e que devem ser divulgados com transparência aos usuários do aplicativo (CANNAS, 2019).

A regulamentação de Brasília é bem rígida quanto às atividades passíveis das sanções aplicadas pelo Governo. Visto que, dentre as legislações pesquisadas é a que apresenta o grau máximo de sanções, as apresentando de maneira objetiva e detalhada. Segundo o art. 12º da Lei nº 5.691/2016, as punições e seus respectivos valores são apresentados da seguinte maneira:

A inobservância das disposições desta Lei pelos prestadores e pelas operadoras do STIP/DF, observado o devido processo legal, sujeita os infratores às seguintes sanções:

I - advertência;

II - multa:

a) de R\$200,00 a R\$2.000,00, por infração, para o prestador do STIP/DF;

b) de R\$50.000,00 a R\$5.000.000,00, por infração, para a empresa operadora do STIP/DF;

III - suspensão, por até 60 dias, da autorização para a prestação do serviço ou para a operação;

IV - cassação da autorização para a prestação do serviço ou para a operação. Parágrafo único. As infrações são apuradas em processo administrativo próprio, na forma de regulamento. (DISTRITO FEDERAL, 2016).

Após entrar em vigor a Lei nº 5.691/2016, o Governo de Brasília sancionou o Decreto nº 38.258, de junho de 2017, neste, é tratado de forma mais contundente o tema do vínculo entre trabalhadores e a plataforma. Sobre essa relação, o documento dá ênfase em seu art. 2º que o serviço pode ser caracterizado como diretamente vinculado a utilização de tecnologia para o gerenciamento das corridas, sendo este operacionalizado pelas próprias empresas. Ao final do art. 2º ainda existe

uma classificação quanto à forma como a Empresa operadora se relaciona com o prestador de serviço, sendo esta, de maneira direta ou indireta, conforme o texto:

Art. 2º: Define-se como Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede – STIP/DF, a modalidade de serviço de transporte urbano, individual e remunerado de passageiros, prestado por pessoa natural, mediante uso de automóvel, cuja contratação seja disponibilizada exclusivamente por meio de acesso a aplicativo on-line de agenciamento de viagens, operado por pessoa jurídica, com a qual se relaciona direta ou indiretamente o prestador do serviço. (DISTRITO FEDERAL, 2017).

A legislação considera o prestador do serviço como pessoa natural autorizada pelo Poder Público a prestar serviço de transporte individual privado de passageiros, fundamentado em tecnologia de comunicação em rede, na condição de condutor de automóvel, perante prévio cadastro na empresa operadora. A lei não é objetiva com relação ao compartilhamento de dados, a não ser àqueles referentes a geração de créditos por quilômetros, necessários para a mensurar as distâncias percorridas. As demais informações não são exigidas, nem pela Lei nem pelo Decreto.

5 QUESTÃO SOCIAL E PRODUÇÃO DE SUBJETIVIDADE

Abordar o tema da questão social é sempre um grande desafio, sobretudo, por tratar-se do objeto de intervenção do Serviço Social e campo de atuação da Psicologia Social. Nesse sentido, buscou-se compreender como os mecanismos de subjetivação capitalísticos, engendrados a partir da Uberização do trabalho, contribuem para o surgimento de novas expressões da questão social. Segundo Guattari e Rolnik (2005, p. 33) “as forças sociais que administram o capitalismo hoje. Elas entenderam que a produção de subjetividade talvez seja mais importante do que qualquer outro tipo de produção”. A afirmação dos autores permite projetar uma possibilidade de que há uma relação intrínseca entre questão social e produção de subjetividade, uma vez que a potência transformadora do modo de produção capitalista e sua contradição em relação ao trabalho dão origem a questão social. A partir desse entendimento Rosane Neves Silva (2004, p. 19) afirma que:

[...] podemos entender por que a questão social tornou-se um dos componentes essenciais da tecnologia política efetivada pelo poder moderno e de que forma as relações de força suscitadas pela problemática que atravessa aquilo que denominamos de segunda configuração do social criam as condições para a invenção de uma psicologia social.

Para o Serviço Social, a questão social e suas múltiplas expressões são um campo vasto para atuação profissional e utilização de todo seu instrumental. Contudo, a capacidade de adaptação e transformação do modo de produção capitalista, contribui para, da mesma maneira, a questão social se metamorfosear. Para Yamamoto e Carvalho (1983, p. 77):

A questão social não é senão as expressões do processo de formação e desenvolvimento da classe operária e de seu ingresso no cenário político da sociedade, exigindo seu reconhecimento como classe por parte do empresariado e do Estado. É a manifestação, no cotidiano da vida social, da contradição entre o proletariado e a burguesia, a qual passa a exigir outros tipos de intervenção mais além da caridade e repressão.

Nesse sentido, é importante reforçar que a atuação do Assistente Social em suas competências teórico-metodológica, técnico-operativa e ético-política “são requisitos fundamentais que permitem ao profissional colocar-se diante das situações com as quais se defronta, vislumbrando com clareza os projetos societários, seus vínculos de classe e seu próprio processo de trabalho” (ABESS,

1997, p. 67). Esse processo está diretamente ligado com a capacidade do profissional interpretar e compreender a dinâmica das múltiplas expressões da questão social, sobretudo, fundamentada na teoria marxista sobre o capitalismo. Segundo Netto (2001, p. 45):

[...] a análise marxista da Lei geral da acumulação capitalista (...) revela a anatomia da questão social, sua complexidade, seu caráter de corolário (necessário) do desenvolvimento capitalista em todos os seus estágios. O desenvolvimento capitalista produz compulsoriamente a questão social.

Essa visão, de certa forma, é igualmente interpretada pela Psicologia Social. Ao analisar a conjuntura atual das transformações do modo de produção capitalista, é importante atentar-se e compreender os novos processos tecnológicos digitais introjetados nas mais distintas dimensões da vida social, sobretudo, as formas de trabalho originadas a partir dessas inovações. Conforme Rosane Neves Silva (2008, p. 39):

A criação de uma nova ordem mundial, de um mega-mercado planetário conhecido pela expressão “globalização” estabelece não apenas novas coordenadas nas relações espaço-temporais, em função da experimentação de novas tecnologias que desestabilizam uma tradicional noção de lugar e de tempo, mas, sobretudo, produz novos modos de valorização da própria experiência subjetiva em escala planetária. [...] Isto significa que a globalização, enquanto totalização planetária do modo de produção capitalista, afeta não apenas a produção de mercadorias num plano estritamente econômico, mas, principalmente, a própria produção de subjetividade na medida em que promove uma sistemática precarização da experiência subjetiva.

Conforme Silva (2008), esse conjunto de mudanças econômicas e sociais, do século XX e XXI, impõe desafios para pensar a Psicologia Social, frente a urgência de remodelar formas de produção da ciência e do conhecimento, ora para dar visibilidade, ora para forjar novas formas de resistir. Nesse sentido, a Psicologia Social ocupa um lugar privilegiado por ser seu objeto as diferentes formas de produção da experiência subjetiva, objeto que está permanentemente em transformação. Segundo Guatarri e Rolnik (2005, p. 42):

A subjetividade está em circulação nos conjuntos sociais de diferentes tamanhos: ela é essencialmente social, e assumida e vivida por indivíduos em suas existências particulares. O modo pelo qual os indivíduos vivem essa subjetividade oscila entre dois extremos: uma relação de alienação e opressão, na qual o indivíduo se submete à subjetividade tal como a recebe, ou uma relação de expressão e criação, na qual o indivíduo se reapropria dos componentes da subjetividade, produzindo um processo que eu

chamaria de singularização. Se aceitamos essa hipótese, vemos que ela vai além da circunscrição dos antagonismos sociais aos campos econômicos e políticos, a circunscrição do alvo da luta à reapropriação dos meios de produção ou dos meios de expressão política. É preciso adentrar o campo da economia subjetiva e não mais restringir-se ao da economia política.

As conexões entre trabalho e subjetividade exigem analisar como as transformações do modo de produção capitalista “engendram a produção de uma nova subjetividade, pois cada transformação social implica novas reconfigurações subjetivas com suas ambiguidades, assim como seu potencial de resistência e de transformação” (TITTONI; ANDREAZZA; SPOHR, 2009, p. 175).

A velocidade e a potência transformadora das forças produtivas do capital impuseram ao longo da história rápidas mudanças nas formas e nas relações sociais. Entretanto, no século XXI essas mesmas forças produtivas, agora potencializadas pelo mercado global e o capital financeirizado, aceleram ainda mais as transformações em curso. Esse novo modelo de organização do trabalho é “dotado de elevado padrão tecnológico, mediante a incorporação dos avanços científicos de última geração, e tem como contrapartida relações de trabalho regressivas do ponto de vista dos interesses dos trabalhadores” (IAMAMOTO, 2015, p. 143). Esse modelo “vem provocando metamorfoses no campo da subjetividade, expressas no individualismo competitivo exacerbado, pressionado pelo consumo, que eleva o grau de incerteza e ansiedade a níveis sem precedentes” (YAZBEK, 2018, p. 102). Segundo Silva:

O que mais chama a atenção no novo modelo do capitalismo industrial é o fato de ele produzir um aumento de riqueza proporcional a um aumento de miséria. Isso pode parecer completamente paradoxal; no entanto, foi sobre esse paradoxo mesmo que o modelo capitalista se espalhou por toda parte e instaurou novas regras de organização do trabalho. A exploração capitalista imprime novas relações de produção a fim de capturar as forças produtivas em novas formas de dominação. (SILVA, 2004, p. 15).

É justamente a lógica da reestruturação produtiva e da financeirização da economia que projetam uma nova sociabilidade, atingindo múltiplas dimensões da vida social, em especial, a econômica e as relações sociais de trabalho, possibilitando o surgimento de novas expressões da questão social. Embora o capital se molde com extrema facilidade para enfrentar formas de resistência, sua estratégia de dominação, baseada no aumento das taxas de mais-valia, se mantém intacta. Segundo Castel (1998, p. 22), a “caracterização sócio-histórica do lugar

ocupado pela condição de assalariado é necessária para mensurar a ameaça de fratura que assombra as sociedades contemporâneas e empurra para o primeiro plano as temáticas da precariedade”. Conforme Tania Maria Galli Fonseca (2002, p. 21):

A produção de subjetividade como sendo a matéria-prima da evolução das forças produtivas. Matéria-prima que anima a crise do mundo atual. A subjetividade lateja no coração dos sujeitos, em sua maneira de perceberem o mundo, de articularem com o tecido urbano, com os processos de trabalho, com a ordem social suporte das forças produtivas. A subjetividade opera como dispositivos de agenciamentos coletivos, estruturantes de lógicas capazes não só de consolidarem-se como sistema de ideias e representações, mas também de esculpturar corpos, gestos e desejos.

Para Fonseca (2002), a subjetividade, antes mesmo de ser individual, permeia o espectro do social, do coletivo e da dimensão histórica. A constituição da subjetividade está implicada pela posição do sujeito na sociedade, nas condições externas sociais de sua existência. Nesse sentido, a autora aponta para a ruptura da visão cartesiana de sujeito positivo e único. “Subjetividade significa, logo, produção no registro do social e relação direta com a contingência sócio-histórica” (FONSECA, T., 2002, p. 22). Existem tensões presentes na contradição entre capital e trabalho, tanto em relação à produção de consentimento dos sujeitos frente à exploração e opressão quanto à construção de resistência diante do novo. Com isso, “os efeitos de tais tensões, muitas vezes surdas e não visibilizadas, manifestam-se de diversos modos no corpo e na mente dos sujeitos trabalhadores, que, sob a aparência de uma livre escolha, se vêm coagidos a modos de trabalhar” (FONSECA, T., 2002, p. 26), precarizando o trabalho e invisibilizando a violência presente. Conforme Silva:

Ao longo do século XIX, a liberalização selvagem do mercado, imposta pelas novas regras do modo de produção capitalista, provocou uma desregulação da organização do trabalho. Em realidade, a principal característica dessa desregulação foi a apropriação das forças produtivas em novas relações de produção. Portanto, um dos elementos que precipitará a formulação do que daí por diante será chamado de questão social é, seguramente, uma reorganização do mundo do trabalho. (SILVA, 2004, p. 14).

O desafio de criar mecanismos de resistência à precarização do trabalho deve ser permanente enquanto as contradições entre o capital e o trabalho persistirem em criar novas formas de exploração da classe trabalhadora (CANNAS, 2021). É possível pensar, além disso, que o capital investe na articulação de modos de

subjetivação que têm por efeito o assujeitamento do trabalhador aos seus interesses. A construção de formas de resistir deve passar pelo fortalecimento das políticas sociais e de regulamentações que protejam os trabalhadores, mas, principalmente, pela compreensão dos jogos de saber-poder que sustentam o engajamento do sujeito trabalhador nesta engrenagem. Segundo Tittoni, Andreazza e Spohr (2009, p. 179):

O sujeito se constitui pelas relações de poder, e a subjetividade se produz em relações de poder a partir de jogos de forças de potência-resistência. Uma relação de poder só pode ser articulada num jogo em que a liberdade aparece como condição de existência, colocando a possibilidade da resistência em questão. Em outras palavras, a liberdade deve existir para que o poder possa ser exercido e, assim, o exercício do poder aciona o exercício da resistência.

As relações de historicidade e poder são constitutivas do sujeito, sendo os movimentos de sujeição e liberdade, resultados de sua reflexão ética (FOUCAULT, 1979). São nesses jogos que o sujeito se produz, sendo o exercício da experiência do próprio sujeito com o mundo da ordem da subjetividade. Para o autor, é nesse cenário que se produzem as relações de poder, nos jogos de liberdade, insubmissão e sujeição. Ou seja, é “enfocando o modo como eles fazem a experiência de si mesmos nos jogos de verdade que se pode caracterizar as relações de poder em uma dada sociedade” (NARDI; TITTONI, 2006, p. 277).

Neste sentido, Foucault (1979) reconhece a importância das contribuições de Marx no que tange ao reconhecimento dos processos de exploração vigentes nas sociedades capitalistas, mas aponta para a necessidade de que se avance na discussão:

Nosso embaraço em encontrar as formas de luta adequadas – não virá de que ainda ignoramos o que é o poder? Afinal de contas, foi preciso esperar o século XIX para saber o que era a exploração; mas talvez ainda não se saiba o que é o poder. E Marx e Freud talvez não sejam suficientes para nos ajudar a conhecer essa coisa tão enigmática, ao mesmo tempo visível e invisível, presente e oculta, investida em toda a parte, que se chama poder (FOUCAULT, 1979, p. 75).

No contexto deste estudo, é possível, então, pensar que desnudar a experiência subjetiva que sustenta a relação entre trabalhadores e a empresa Uber passa por reconhecer que modos de subjetivação se colocam aí em jogo. Modos de

subjetivação que se encontram intrinsecamente ligados à questão social e suas múltiplas expressões.

5.1 PRODUÇÃO DE SUBJETIVIDADE - ANÁLISE DO DISCURSO NAS REGULAMENTAÇÕES

No que se refere ao conjunto de procedimentos que se utilizou para a análise dos dados, referendou-se no método denominado Análise de Discurso (AD). A metodologia identificou como um objeto simbólico produz significados considerando aspectos sociais, históricos e ideológicos. Sendo assim, a utilização desse método buscou explorar os sentidos da palavra escrita. Tendo em vista que, as palavras podem apresentar variação de sentido conforme a posição daqueles que a empregam, atribuindo, desta forma, maior força as formações ideológicas dos sujeitos.

A estruturação da análise buscou subsídios para compreensão da linguagem como instrumento com capacidade de interagir e agir propositalmente. A partir do recorte de fragmentos extraídos das diferentes regulamentações sancionadas entre 2016 e 2019 nas capitais brasileiras e no DF. Com a utilização de recursos metafóricos e de paráfrases, demonstrou-se as implicações dos sentidos e acepções do discurso, e no que tange a multiplicidade de interpretações, as diversas alternativas de leitura que o discurso pode assimilar e projetar. Três grupos de discursos foram utilizados, a partir dos recortes dos itens apresentados no capítulo anterior: 8. Descrição da atividade das empresas; 9. Nomenclatura para identificar as empresas (referentes a empresa); e 14. Nomenclatura utilizada para caracterização dos motoristas (referente ao motorista).

Em relação ao primeiro grupo, as regulamentações apresentaram um total de 8 diferentes descrições da atividade realizada pelas empresas de aplicativo. Em nenhuma das terminologias observa-se alguma relação direta com o chamado “serviço de transporte”. Cabe destacar que a legislação federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, em seu art. 4º, prevê uma categoria específica para esse tipo de atividade, denominada de “transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas” (BRASIL, 2012). Conforme as terminologias elencadas, a partir da categoria efeitos do sentido (AD), é possível

observar a construção narrativa, pela “ausência” de termos relacionados ao “serviço de transporte” de uma relação direta e objetiva das empresas de aplicativo, com a atividade de transporte de passageiros. As diferentes descrições estão apresentadas na lista a seguir:

1. Conectar passageiros a prestadores;
2. Intermediação de plataformas tecnológicas;
3. Intermediação e gestão de serviços;
4. Intermediação por plataformas digitais;
5. Intermediar a conexão;
6. Receber demandas de serviço;
7. Serviço de intermediação;
8. Intermediação.

O segundo grupo, igualmente, está relacionado às empresas. Comparando elementos das legislações, observou-se que algumas características se repetem e outras se distinguem. No que se refere à nomenclatura para designar as empresas, identificou-se 18 distintas denominações:

1. Administradora de Tecnologia;
2. Empresa de Suporte de Tecnologia de Comunicação em Rede;
3. Empresas de Operação de Serviços;
4. Empresas Operadoras de Serviços de Transporte;
5. Operadora de Plataforma Digital;
6. Operadora de Tecnologia;
7. Operadoras de Plataforma Tecnológica;
8. Operadoras de Tecnologia de Transporte;
9. Operadores de Tecnologia de Transporte Credenciadas;
10. Plataforma de Comunicação;
11. Plataforma de Comunicação em Rede;
12. Plataforma Digital;
13. Plataforma Digital de Transporte;
14. Plataformas Tecnológicas de Comunicação em Rede;
15. Provedor de Rede de Transporte;
16. Provedora de Rede de Compartilhamento;
17. Provedoras de Tecnologia de Comunicação em Rede;
18. Tecnologia de Comunicação em Rede.

Nesse item, acentua-se ainda mais a possível estratégia de “pulverizar” nomenclaturas, para dificultar um entendimento claro e objetivo sobre que tipo de empresa presta o serviço realizado. Em relação a categoria efeito do sentido (AD), a “ausência” aqui observada, tanto na legislação federal, quando nas regulamentações das capitais e do Distrito Federal-DF, é relacionada a terminologia “empresa de transporte”. Embora a atividade regulamentada seja a de “serviço remunerado de transporte de passageiros”, a narrativa construída pelas legislações e reforçada pelas empresas de aplicativo, identificada pela “presença” nas 18 nomenclaturas, é de que a empresa é apenas uma “operadora de tecnologia” ou uma “plataforma de comunicação”, sendo a atividade de serviço de transporte, única e exclusivamente, responsabilidade do motorista.

Em relação à análise do item sobre as nomenclaturas para designação dos motoristas, as diferenças são mais tênues, mas não menos reveladoras. Com menos terminologias do que as utilizadas para as empresas, sobre os motoristas foi possível elencar 8 diferentes termos, conforme lista a seguir:

1. Agente Condutor;
2. Condutor;
3. Condutor Cadastrado;
4. Condutor de Automóvel;
5. Motorista Prestador de Serviço;
6. Motorista Parceiro;
7. Prestador de Serviço;
8. Prestadores.

Nesse ponto, é importante destacar a existência de uma legislação federal, de nº 13.103, de 2 de março de 2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Entre alguns dos direitos previstos no art. 2º estão: “ter jornada de trabalho diária controlada e registrada de maneira fidedigna não superior a 8 (oito) horas”, “ter benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e custeado pelo empregador”, “será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador”, “serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 horas na condução de veículo de transporte” e ainda, “dentro do período de 24 horas, são asseguradas 11 horas de descanso” (BRASIL, 2015). Aqui foram citados apenas alguns exemplos para

elucidar o conjunto de garantias que os motoristas profissionais possuem, sendo que o elemento que mais reforça essa proteção está presente na CLT.

No entanto, as legislações que regulamentam a atividade de transporte por aplicativo, não versam sobre a posição do “motorista profissional”, pelo contrário, a análise a partir do elemento “presença”, na categoria *efeito do sentido* (AD), remete apenas a “condutor”, “prestador” e quando a figura do motorista aparece, é como “motorista parceiro”. Por sua vez, a “ausência”, é justamente percebida no que tange a condição de “motorista profissional”.

Um outro elemento da análise, identificado a categoria *condições de produção* (AD), permitiu situar a condição histórica em que surge o transporte por aplicativo e em que as legislações foram forjadas. Essa narrativa presente tanto nos aspectos avaliados das empresas, quanto dos motoristas, reforçam as transformações recentes no modo de produção capitalista, sobretudo, sua condição global, financeirizada e neoliberal. Dessa forma, lançando os trabalhadores motoristas na projeção simbólica de que são “empreendedores”, de que são seus “próprios chefes”, como reforça a Uber em suas campanhas publicitárias. Uma estratégia que segundo Byung-Chul Han (2020, p. 09) faz parte “de um projeto que não se mostra tanto como uma figuração de *coerção*, mais sim como uma forma mais eficiente de *subjetivação e sujeição*”. Ainda segundo o autor:

O sujeito neoliberal como empreendedor de si mesmo é incapaz de se relacionar livre de qualquer propósito [...] Explorar alguém contra sua própria vontade não é eficiente na medida que torna o rendimento muito baixo. É a exploração da liberdade que produz maior lucro. A liberdade individual representa uma astúcia, uma malícia do capital [...] O capital se multiplica enquanto competimos livremente uns com os outros. A liberdade individual é uma servidão na medida em que é tomada pelo capital para sua própria multiplicação. (HAN, 2020, p. 13).

A Uberização do trabalho, nada mais é do que uma estratégia do capital, para mais uma vez, forjar uma pseudoliberalidade dos trabalhadores, no caso do transporte por aplicativo, dos motoristas. Estes, introjetam a condição de empreendedores, e reforçam a narrativa da liberdade que o sistema lhes proporciona. Na verdade, estão à serviço do capital.

A partir dos dois grupos de análise, motorista e empresa, com a utilização metodológica da Análise de Discurso (AD), foi possível evidenciar a produção de subjetividade capitalística na experiência subjetiva entre motoristas e a Uber. Isso foi

possível, com base nos escritos no discurso e na percepção ideológica, presente nos textos das legislações, principalmente no que se refere as empresas e aos motoristas. De acordo com Azevedo, Bernardino Júnior e Daróz (2014, p. 18):

O sujeito diz, mas não tem acesso ou controle sobre o modo pelo qual os sentidos se constituem nele. Na compreensão de um sujeito histórico-social, o sujeito enuncia a partir de uma anterioridade, um lugar delimitado na história, que constitui o nosso dizer. Dessa forma, o discurso, assim como o sujeito, é constitutivamente heterogêneo.

No que se refere a Análise de Discurso, percebe-se que todo discurso é projetado pelo sujeito, e todo sujeito não existe sem a presença da ideologia. A partir da consideração de que o discurso é a palavra em movimento, forjam-se os conceitos ideológicos. Nesse sentido, o processo metodológico de realização da AD, passa a considerar-se como uma característica do processo de construção, sendo, o estudo do objeto sua totalidade. De acordo com Silva e Araújo (2017, p. 20):

O objeto (corpus) e os efeitos de sentido que vão impondo a teoria a ser trabalhada, pois em AD, teoria e metodologia caminham juntas, lado a lado, uma dando suporte a outra, não podendo separá-las. Desse modo, os estudos nessa linha de pesquisa possuem sempre um caráter qualitativo / interpretativista, que estuda o objeto de investigação em seu contexto natural na tentativa de dar sentido aos fenômenos levando em conta os significados que as pessoas lhe atribuem.

A principal relevância no processo de análise está sustentada na profundidade e não na extensão da pesquisa. Sendo que esta não se refere apenas a uma leitura linear dos dados, mas do estudo de recortes e fragmentos. Não se buscou uma análise quantitativa dos dados, sendo o principal dispositivo analítico a exaustividade vertical.

No que se refere à identificação dos recortes utilizados na análise, faz-se necessário a seleção desses fragmentos no momento em que se assemelham e se diferem. E é nesse ponto em que se realizou a análise, localizando a integração dos recortes de acordo com o objetivo que se pretendia alcançar. A partir da AD, explorou-se o material selecionado em diferentes perspectivas. Dentro desse contexto, refletiu-se sobre categorias de análise que são centrais na AD, da escola francesa de Michel Pêcheux (1990). Segundo o autor:

Para qualquer processo analítico em AD é preciso articular três regiões do saber, para chegarmos às categorias: materialismo histórico, enquanto teoria das formações sociais e suas transformações; a linguística, enquanto

teoria dos processos não subjetivos de enunciação e a teoria do discurso, como teoria da determinação histórica dos processos semânticos. (PÉCHEUX, 1990, p. 97).

A categoria apresentada que explora elementos de convergência e divergência chama-se *efeitos do sentido*. A somatória desse conjunto constitui-se na memória discursiva, ou seja, o que é dito e o que não é dito interpretando objeto de análise. Através desta é possível observar a ausência de termos que façam referência a legislação trabalhista, o que contribuiria para uma relação formal de trabalho. Quase todas as leis normativas evitam o uso da nomenclatura motorista, assim como não citam as plataformas como empresas de transporte. Esse posicionamento nos remete ao movimento de burlar a lei trabalhista, nesse sentido, o vínculo entre motorista e empresa não aparece ao longo da legislação.

Denomina-se a segunda categoria de *condições de produção*, identificando à localização onde os discursos são produzidos. A contextualização desse discurso é determinada pelo espaço e o tempo. Destacou-se as condições históricas em que as legislações foram criadas, o predomínio do modelo de produção capitalista, o cenário massivo de desemprego, a capacidade de mobilização das companhias internacionais e agentes políticos suscetíveis a pressões do setor privado.

As novas regulamentações que versam sobre o transporte por aplicativo no Brasil não apresentam, de maneira clara e objetiva, características das relações de trabalho entre motoristas e as empresas de plataforma. É possível observar situações muito distintas ao comparar as diferentes regulamentações das capitais entre si e mesmo elas com a legislação federal. O que pareceu mais emblemático nas legislações analisadas é a forma como tratam, especialmente, os três itens analisados com mais profundidade: Descrição da atividade realizada pela empresa de aplicativo; Nomenclatura para identificar a empresa de aplicativo; e a Nomenclatura utilizada para caracterização dos motoristas.

A utilização distinta de diferentes nomenclaturas para esses três itens, leva a crer que é feita de maneira arquitetada, com o intuito de gerar confusão conceitual para os mais diferentes setores que orbitam nesse segmento, tanto a fiscalização das prefeituras, quanto ao judiciário e parlamentares que legislam sobre o tema. Sobretudo, os próprios trabalhadores são diretamente afetados pelas nomenclaturas das legislações, que operam de maneira contundente da lógica capitalista de produção de subjetividade, afetando a relação entre os motoristas e as plataformas.

A multiplicidade de nomenclaturas, terminologias, características e conceitos presentes nas legislações, contribuem, sobremaneira, para as empresas de aplicativo de transporte navegarem nos mares da desregulamentação, dessa forma, garantindo seus interesses e afastando cada vez mais a possibilidade do vínculo de trabalho com os motoristas. No entanto, em recente matéria jornalística divulgada pelo site Brasil de Fato, é possível identificar um novo posicionamento do Ministério Público do Trabalho (MPT), no Brasil. Segundo a reportagem:

Para o vice-coordenador de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (Conafret) do MPT, Renan Bernardi Kalil, não se pode concordar com o argumento recorrente das plataformas, que alegam serem empresas de tecnologia. “Ninguém procura uma empresa de transporte de pessoa ou de mercadoria, buscando uma solução tecnológica. A pessoa quer ir de um ponto A para um ponto B, ou quer que um produto saia de um ponto A até um ponto B – todos estão trabalhando”, afirmou na audiência. (MPT, 2022).

A análise das legislações nos permitiu identificar a capacidade de influência das empresas de plataforma sobre os legisladores brasileiros. Um caso emblemático ocorreu na capital no estado do Espírito Santo, Vitória. A primeira regulamentação sobre o transporte de aplicativo havia ocorrido via decreto no mês de julho de 2016 e menos de um mês depois, novo decreto havia sido editado no mês de agosto. Uma única mudança foi observada. A alteração da nomenclatura utilizada para caracterizar o motorista mudou de “motorista prestador de serviço” para “motorista parceiro” (CANNAS, 2019). Destaca-se aqui que a terminologia “motorista parceiro” é exatamente a utilizada pela Uber em todos os seus canais de comunicação e documentos oficiais. Segundo Scholz (2017, p. 10):

Turbinadas pela velocidade da internet, as relações de trabalho e as estruturas comerciais, em especial no setor de serviço, mudam com velocidade, em um vórtice que confunde quem legisla, quem trabalha e quem consome. A simplicidade no acesso, que em um primeiro olhar pode ser entendida como democratização do consumo, se fundamenta, em muitos casos, em precarização absoluta de condições de trabalho e desregulamentação total, o que inclui elisão de impostos e falta de mecanismos mínimos de segurança social.

Para além de contribuir com a desregulamentação do setor, as relações sociais de trabalho são igualmente fragilizadas. Nesse sentido, o motorista se insere em um contexto de desproteção e precarização, onde, conforme Scholz (2017), as plataformas de trabalho virtuais dependem de vidas humanas exploradas em toda sua cadeia de fornecimento global. Milhões de pessoas se deixam seduzir por esta

ideia, seja pela necessidade de complementar a renda ou pela condição imposta pelo desemprego.

5.2 RELAÇÕES SOCIAIS DE TRABALHO ENTRE MOTORISTAS E A UBER

Compreende-se como relações sociais a interação que os indivíduos estabelecem entre si, ou em grupos, em determinados contextos históricos. Para Marx (2008), as relações sociais estão intrinsicamente ligadas às forças produtivas. Ao apropriarem-se de novas forças produtivas, os homens alteram o seu modo de produção e, conseqüentemente, as relações sociais. Segundo o autor:

Na produção social da sua própria existência, os homens entram em relações determinadas, indispensáveis, independentes de sua vontade; essas relações de produção correspondem a um grau determinado do desenvolvimento de suas forças produtivas materiais. O conjunto dessas relações constitui a estrutura econômica da sociedade, a base real sob a qual se eleva uma superestrutura jurídica e política. (MARX, 2008, p. 48).

O modo de acumulação em uma sociedade capitalista é determinado pela força produtiva e pelas relações sociais. A força produtiva refere-se aos meios de produção e a força de trabalho. No que diz respeito às relações sociais, estas se constituem através da interação dos proprietários dos meios de produção e dos trabalhadores livres, que possuem apenas sua força de trabalho e por esta recebem um valor denominado de salário.

Para melhor compreensão, foi estabelecido um paralelo da origem do trabalho assalariado com o conceito apresentado por Marx (2017), para a acumulação primitiva. O autor diz que processo de produção capitalista necessita de dois extremos. Sendo um deles, o proprietário dos meios de produção, que tem como objetivo garantir a ampliação do seu capital com a compra e posterior utilização da força de trabalho. O outro extremo dessa relação é o trabalhador livre, que possui apenas sua força de trabalho para venda no mercado. O processo que cria o sistema capitalista é o mesmo que retira do trabalhador a propriedade de seus meios de trabalho, ou seja, um processo que converte em assalariados os produtores diretos, transformando em capital os meios sociais de subsistência e produção.

Entre os séculos V e XV, ainda segundo Marx (1996), o trabalhador necessitava de liberdade em um duplo sentido, da condição de servo feudal ou

escravo e também das relações sociais estabelecidas com seus mestres e oficiais. No entanto, não é apenas uma questão de libertação, mas sim de uma expropriação e privação de meios de produção, bem como das garantias das relações sociais de forma agressiva e abrupta. Restando ao trabalhador, apenas a realização de um trabalho assalariado. Ao questionar que tipo de liberdade é essa, é possível ir ao encontro do que diz Marx (1996, p. 287):

Para transformar dinheiro em capital, o possuidor de dinheiro precisa encontrar, portanto, o trabalhador livre no mercado de mercadorias, livre no duplo sentido de que ele dispõe, como pessoa livre, de sua força de trabalho como sua mercadoria, e de que ele, por outro lado, não tem outras mercadorias para vender, solto e solteiro, livre de todas as coisas necessárias à realização de sua força de trabalho.

Partindo da caracterização que Marx (1996) faz dos elementos que são utilizados para conceituar as chamadas forças produtivas do capital, sobretudo das relações sociais que se estabelecem no modo de produção capitalista a partir da definição de trabalhador assalariado, identificou-se diferentes relações entre trabalhadores e a Uber. Para contribuir com o resultado desta pesquisa, analisou-se com maior profundidade duas delas: 1) Motorista da Uber que utiliza veículo alugado; 2) Motorista da Uber que é proprietário do veículo.

Em relação a primeira situação, quanto ao veículo alugado, é possível identificar o estímulo que a Uber oferece para os motoristas, que não possuem seu veículo próprio. Em seu site, a Uber (2018) apresenta uma solução: “Confira como alugar um carro para se tornar um motorista parceiro do Uber”. Em seguida a empresa oferece o passo a passo detalhadamente, assim como as perguntas frequentes sobre os processos de locação de veículos. Em seus veículos de comunicação, a Uber se dirige aos trabalhadores da seguinte maneira:

Você quer ser um motorista parceiro da Uber, mas não tem nenhum carro disponível? Achou que isso seria um problema? A Uber te dá a solução. Neste artigo, explicamos como alugar um carro com desconto para Uber. É possível ser um motorista parceiro da Uber alugando um carro em uma locadora. E aqui vão as dicas de como alugar um carro para dirigir com Uber e alguns detalhes que vão ser fundamentais para deixar esse processo mais fácil e rápido. (UBER, 2018).

Na sequência, é apresentada uma lista de benefícios que, segundo a empresa, ajudará os motoristas que optarem pela locação de veículos. Um dos itens

dessa lista que chama a atenção é a afirmação “uma das vantagens mais importantes é que os motoristas parceiros podem alugar carro usando o cartão de crédito de outra pessoa. Mas, lembre-se: é necessário levar o titular do cartão no momento do pagamento” (UBER, 2018). É possível perceber o engajamento da empresa para que o maior número de motoristas faça a adesão aos seus serviços oferecidos, mesmo que para isso, seja com o cartão de crédito de outra pessoa.

Na relação social identificada entre a Uber e os trabalhadores motoristas, onde parte dos meios de produção, no caso o veículo, precisa ser fruto de locação para a realização do serviço prestado, fica caracterizado que nem a Uber, nem os trabalhadores são proprietários dessa parte dos meios de produção. Nessa situação há compra e venda da força de trabalho, pois os meios de produção são de propriedade de uma empresa, nesse caso, a locadora de veículo. A fração dos meios de produção que concernem a plataforma nessa relação é a de proprietária do sistema utilizado. Dessa forma, é possível afirmar que essa é uma situação híbrida.

Apesar do trabalhador não ser proprietário de um dos meios de produção, ele é o responsável pelo aluguel do veículo, o que não existe na relação clássica entre trabalhador e capitalista. O trabalhador assume o aluguel do veículo e também utiliza um meio de produção de sua propriedade, o seu telefone celular. Fica claro, que o valor do telefone celular, em relação ao valor total dos meios de produção do processo é extremamente pequeno. Mas, o mais importante é que, se o trabalhador não tivesse acesso à Uber, sua sobrevivência não seria possível somente utilizando seu celular e um carro alugado (CANNAS, 2019). Ainda, segundo Ricardo Antunes (2020, p. 34):

O trabalho que se desenvolve exponencialmente na Uber, entre tantas plataformas digitais e aplicativos que se expandem pelo mundo, vem sendo denominado de modo mais genérico de *trabalho uberizado*. [...] sua resultante mais perversa se encontra na transfiguração que opera no trabalho assalariado, que converte o trabalhador em “prestador de serviço”, o excluindo da legislação social protetora do trabalho. Floresce, desse modo, uma forma mascarada de trabalho assalariado, que assume a aparência de um não trabalho.

É visto que, o trabalhador mesmo arcando com o celular e com a despesa de locação de um veículo, ainda assim, lhe será necessário acessar a plataforma disponibilizada pela Uber. Essa situação o caracteriza como proletário, não a relação

clássica entre capitalista e proletário, pois ainda terá de arcar com parte dos meios de produção.

Desta forma, percebe-se que o parceiro real da Uber é outra empresa que contribui para explorar a força de trabalho, a empresa que loca os veículos. No entanto, não é a empresa que explora diretamente o motorista, ela explora os seus trabalhadores que viabilizam o aluguel do carro. E, ao fornecer um meio de produção indispensável a realização da atividade de transporte por plataforma, torna-se a verdadeira parceira da Uber (CANNAS, 2019).

No que tange a segunda situação identificada, a relação social que se estabelece é a partir da configuração em que o motorista é o proprietário do veículo. Não são identificados relatórios disponibilizados pelas empresas de aplicativo que fornecem dados a respeito de quantos motoristas trabalham nas plataformas com o veículo próprio ou alugado. No entanto, a Uber manifesta explicitamente em seus canais de comunicação virtuais sobre a necessidade de os motoristas disponibilizarem obrigatoriamente as condições de desenvolverem suas atividades, para além do automóvel, aparelho celular com acesso a internet, com tecnologia compatível ao sistema. De acordo com a Uber (2021):

Você é responsável por obter o acesso à rede de dados necessário para usar os Serviços. As taxas e encargos de sua rede de dados e mensagens poderão se aplicar se você acessar ou usar os Serviços de um dispositivo sem fio e você será responsável por essas taxas e encargos. Você é responsável por adquirir e atualizar os equipamentos e dispositivos necessários para acessar e usar os Serviços e Aplicativos e quaisquer de suas atualizações.

No Brasil, essa situação da telefonia móvel parece naturalizada. De acordo com os dados apresentados anteriormente, no país estão habilitados mais linhas de telefonia móvel do que o número de habitantes, portanto, uma condição praticamente comum a todos os brasileiros. Mesmo que a aquisição do telefone celular e as despesas tarifárias sejam de inteira responsabilidade dos motoristas, em momento algum essa temática é abordada pelas legislações que regulamentaram a atividade nas capitais.

As despesas mensais com pacotes de dados móveis, bem como aquisição de aparelhos celulares e despesas operacionais dos veículos, ficam de responsabilidade dos motoristas. Portanto, outro item que precisa ser considerado

na identificação de quais são os meios de produção necessários para realização do trabalho é de quem é sua propriedade?

Em seus canais de comunicação, a Uber utiliza-se de mensagens bastante diretas aos motoristas: “Tem um carro? Transforme-o em uma máquina de fazer dinheiro. Tem muita coisa acontecendo na cidade e a Uber facilita muito para você aproveitar e ganhar dinheiro. E mais, você já tem tudo o que precisa para começar” (UBER, 2020).

Da mesma maneira que a empresa oferta chances que seduzem aos motoristas, também reforça que:

A Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. Nós oferecemos uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários encontrem motoristas confiáveis e desfrutem de viagens confortáveis. A Uber não é uma empresa de transporte. A Uber é uma empresa de tecnologia. Nós desenvolvemos um aplicativo que conecta motoristas parceiros a usuários que desejam se movimentar pelas cidades. (UBER, 2020).

Essa situação apresenta uma complexidade no que se refere à análise da relação de trabalho assalariado. De acordo com a teoria marxista, de um lado precisa haver o proprietário dos meios de produção, e de outro, o trabalhador livre, disposto a vender sua força de trabalho. Na situação em questão, a plataforma Uber é a dona de parte dos itens que constituem a composição necessária para a realização do serviço, que são o sistema tecnológico desenvolvido para acessar os passageiros. Porém, os motoristas também são proprietários de meios de produção, que são os veículos para realizar a atividade de transporte. Desta forma, há a possibilidade do motorista da Uber ser ao mesmo tempo proletário e proprietário de parte dos meios de produção (CANNAS, 2019). Observa-se que na fase de desenvolvimento atual do modelo de produção, existe uma similitude entre fases historicamente diferentes do capitalismo, em que a extração excedente de trabalho remete a expropriação da fase inicial do capitalismo (ANTUNES, 2020)

5.3 CONTROLE E SUBORDINAÇÃO

Cinco requisitos básicos são necessários, segundo a lei brasileira, para caracterizar uma relação de trabalho formal: ser pessoa física, ter habitualidade, onerosidade, pessoalidade e, por fim, ter características de subordinação. Essa

descrição está presente na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), nos artigos 2º e 3º. Na relação entre motoristas e as plataformas de tecnologia, é possível reconhecer a maioria dos itens citados pela legislação. Sendo assim, entendeu-se oportuno, abordar o tema da subordinação. Os especialistas na área do direito do trabalho Leite, Sá e Souza Júnior (2018, p. 130) afirmam que:

Essa espécie de tecnologia disruptiva de mão de obra tem como característica a camuflagem do elemento subordinação, em contexto que evidencia o controle por meios remotos, decorrente da compreensão do teletrabalho. As alternativas que propõem o distanciamento do obreiro em relação à legislação vigente negam direitos fundamentais sociais vinculados ao direito humano ao labor em condições favoráveis, mínimas e dignas de subsistência. O respeito à normatividade protetiva e ao primado do emprego demandam a configuração do vínculo laboral entre o empreendimento e os correspondentes motoristas.

Embora não haja subordinação tradicional que apresente a figura de uma chefia imediata ou outra pessoa que fiscalize o trabalho realizado, o monitoramento através do aplicativo mostra-se muito mais rigoroso. Passa a existir uma subordinação a partir dos algoritmos, gerando configuração que caracteriza o controle a partir do surgimento de novas tecnologias digitais móveis. Fernando Martines (2017) noticiou, através do portal Conjur, a sentença de um Juiz da 33ª Vara do Trabalho de Minas Gerais, a qual apresenta o seguinte texto:

Afinal, já não é mais necessário o controle dentro da fábrica, tampouco a subordinação a agentes específicos ou a uma jornada rígida. Muito mais eficaz e repressor é o controle difuso, realizado por todos e por ninguém. Neste novo paradigma, os controladores, agora, estão espalhados pela multidão de usuários e, ao mesmo tempo, se escondem em algoritmos que definem se o motorista deve ou não ser punido, deve ou não ser descartado. (MARTINES, 2017).

Ainda com relação a este assunto, é possível identificar que em 2011 ocorreram alterações na legislação trabalhista brasileira. A Lei Federal nº 12.551, de 15 de dezembro de 2011, altera o art. 6º da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para equiparar os efeitos jurídicos da subordinação exercida por meios telemáticos e informatizados daquela exercida por meios pessoais e diretos:

Art. 6º Não se distingue entre o trabalho realizado no estabelecimento do empregador, o executado no domicílio do empregado e o realizado a distância, desde que estejam caracterizados os pressupostos da relação de emprego.

Parágrafo único. 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, 2011).

Um novo método de vigilância e fiscalização das atividades do empregado passa a ser utilizado com a avaliação dos serviços preenchida pelos usuários do serviço. Esta avaliação apresenta seu conteúdo diretamente vinculado à subordinação (CANNAS, 2019).

O método avaliativo do serviço apresenta-se na plataforma da empresa da seguinte forma: ao término de cada corrida, o aplicativo sugere ao usuário uma avaliação do motorista. Caso as avaliações dos motoristas não atendam o grau mínimo exigido pela Uber, este pode ser desativado. A própria empresa emite o seguinte aviso em seu site: “Os motoristas parceiros que não mantêm uma nota mínima de aprovação por parte dos usuários são desconectados pela plataforma” (UBER, 2015).

A avaliação do serviço prestado pelos motoristas, realizada pelos usuários, aparece como uma exigência em 96% das legislações analisadas. Embora opere em uma lógica cruel para os trabalhadores, que dependem muito mais do “humor” dos passageiros, do que critérios objetivos para serem avaliados, esse modelo está consolidado nas plataformas de transporte por aplicativo. No caso específico da Uber, em seu site, (UBER, 2018b), ela apresenta com destaque a metodologia utilizado em seu sistema de avaliação. O título é bastante sugestivo: “Sistema de Avaliações Uber: como as estrelas, notas e elogios ajudam a manter a qualidade da Uber”.

“Quantas estrelas merece a sua última viagem com a Uber?” Essa é a pergunta central utilizada para introduzir o tema da avaliação. A empresa sugere que a resposta pode parecer trivial, entretanto essa avaliação da viagem tem como base um sistema criado para o controle de qualidade das experiências de todos usuários plataforma. Segundo a Uber “cada avaliação contribui para que boas experiências continuem acontecendo ou ajuda alguém a entender onde pode melhorar” (UBER, 2018b).

O modelo de avaliação da Uber possibilita que ao final de cada viagem o passageiro avalie entre uma até cinco estrelas para aquela corrida, se a avaliação não for a nota máxima, pode-se acrescentar comentários, que justificam o motivo da viagem não ter atingido a melhor pontuação. Segundo a Uber (2018b):

As etiquetas de comentário são um compilado de possíveis motivos da viagem não ter sido cinco estrelas. Elas aparecem sempre que você avalia com uma nota abaixo de cinco. Com elas, você ajuda a elevar o padrão de qualidade e também ajuda o motorista parceiro a entender o que pode melhorar, pois quando ele recebe notas baixas pelas mesmas razões, uma mensagem é enviada com dicas do que precisa ser melhorado para atender as expectativas dos usuários. As estrelas que você dá ajudam a compor a nota dos motoristas parceiros. As notas são definidas a partir da média das últimas 500 viagens que foram avaliadas. Elas ajudam a manter um padrão mínimo de qualidade da plataforma, pois caso um motorista parceiro não consiga manter sua nota acima de um mínimo esperado, ele pode ser desativado da plataforma.

Ainda segundo a Uber, o sistema de avaliações tem como intuito ajudar a destacar as qualidades dos motoristas que se propõem a oferecer ótimas experiências, através dos comentários que podem ser realizados pelo aplicativo, direto no perfil do motorista. As avaliações não identificam diretamente o usuário que a realizou, contudo, estão diretamente relacionadas à uma corrida específica, dessa forma, segundo a Uber, o motorista não tem como ter conhecimento da nota dada por cada usuário.

Para a Uber, o sistema de avaliações colabora para manter bons experimentos não somente para os passageiros, mas também para os motoristas. Os usuários do aplicativo também podem ter uma nota, feita baseada nas avaliações que os motoristas parceiros deram, se um usuário ficar com uma nota muito abaixo do permitido, este também pode ser impedido de usar a plataforma (UBER, 2018b). Na sequência, o Quadro 16 demonstra quais capitais exigem a avaliação dos aplicativos.

Quadro 16 – Capitais que exigem a avaliação dos aplicativos

	Cidade	Avaliação do serviço pelo usuário	Percentual
1	Macapá/AP	Não	4%
2	Porto Alegre/RS	Sim	96%
3	Florianópolis/SC	Sim	
4	Curitiba/PR	Sim	
5	Vitória/ES	Sim	
6	São Paulo/SP	Sim	
7	Rio de Janeiro/RJ	Sim	
8	Belo Horizonte/MG	Sim	
9	Cuiabá/MT	Sim	
10	Campo Grande/MS	Sim	
11	Goiânia/GO	Sim	
12	Brasília/DF	Sim	
13	Palmas/TO	Sim	
14	Manaus/AM	Sim	
15	Rio Branco/AC	Sim	
16	Belém/PA	Sim	
17	Porto Velho/RO	Sim	
18	Recife/PE	Sim	
19	Fortaleza/CE	Sim	
20	Salvador/BA	Sim	
21	Natal/RN	Sim	
22	Maceió/AL	Sim	
23	São Luís/MA	Sim	
24	Teresina/PI	Sim	

Fonte: Elaborado pelo autor.

Outro tema diz respeito ao cancelamento realizado pela plataforma. Diversas situações são previstas pela empresa para que ocorra o desligamento temporário ou definitivo de seus motoristas. Através de um termo denominado de “Políticas de Desativação”, publicado em seu portal, a empresa deixa claro quais as regras os motoristas devem seguir. Este documento é acompanhado do seguinte enunciado “durante sua parceria conosco, existem políticas e regras que você deve cumprir para permanecer habilitado na plataforma”, dentre as quais destacamos:

- 1º) Manter uma média de avaliação por parte dos usuários da plataforma abaixo da média de avaliação da cidade;
- 2º) Ficar online no aplicativo sem estar disponível para iniciar a viagem e se locomover para buscar o usuário não é uma conduta aceitável;
- 3º) Sugerir ou solicitar aos usuários uma determinada avaliação;
- 4º) Aceitar viagens e ter uma taxa de cancelamento

maior do que a taxa referência da cidade nas quais atua o Motorista Parceiro; 5º) Ficar online na plataforma e ter uma taxa de aceitação menor do que a taxa referência da cidade na qual atua o Motorista Parceiro. (UBER, 2022).

A plataforma Uber informa em seus canais de comunicação que o motorista “deve aceitar pelo menos 85% dos pedidos de viagem para manter sua conta ativa”. O texto chamado de Políticas de Desativação é formado por mais de 30 itens que englobam outros assuntos além da avaliação por parte dos usuários e controle por parte da empresa.

Segundo Delgado (2017, p. 91), “a subordinação é o conceito que traduz a situação jurídica derivada do contrato de trabalho mediante o qual o empregado se obriga a acolher a direção do empregador sobre o modo de realização da prestação de serviços”. Para esta autora, as características do documento de Políticas de Desativação são elementos suficientes para identificar essa relação, mesmo sem o modelo clássico de contrato de trabalho (DELGADO, 2017). Na verdade, as ferramentas tecnológicas apenas disfarçam os métodos de controle, mediante o uso da figura do aplicativo app, por parte do usuário, que é na verdade um cliente, e do motorista, recebendo diferentes denominações. Conforme Silva (2017):

A plataforma não faz apenas intermediação entre passageiro e motorista, mas presta um serviço de transporte. Desse modo, estando presentes todos os elementos fáticos-jurídicos da relação de emprego entre a Uber e seus motoristas, ressaltando, quem define o preço do serviço, o pagamento realizado ao trabalhador, e as penalidades aplicadas aos motoristas que atuem de forma contrária às regras estabelecidas, é somente a empresa. Por fim, este novo modelo de exploração dos trabalhadores tem de ser reconhecido como uma relação de emprego, já que a empresa não cumpre suas obrigações como empregador. E na hipótese do não reconhecimento do vínculo, a tendência será o aumento das reclamações trabalhistas envolvendo as condições impostas aos motoristas.

A justiça trabalhista brasileira posicionou-se em relação à questão do vínculo empregatício entre a Uber e seus motoristas. Leite, Sá e Souza Junior (2018) citam algumas decisões sobre o assunto. Em duas situações o vínculo empregatício não foi reconhecido, com a justificando que simplesmente se trata de uma nova tecnologia, não havendo a figura do empregador. Em outras duas ocasiões, reconheceu-se a relação de vínculo entre a empresa e os motoristas. Segundo Leite, Sá e Souza Junior (2018, p. 137):

Em tais casos, conclui-se que estavam manifestados os requisitos específicos da relação de emprego. Essas últimas duas decisões consideraram configurados os requisitos previstos na CLT: pessoalidade, pelo fato de o cadastro e a matrícula serem personalíssimos; onerosidade, pois a Uber estipula a tarifa, recebe e repassa os valores ao motorista, retendo para si o percentual de 25%; não eventualidade, em razão do constante incentivo para que os motoristas permaneçam em atividade, além da possibilidade de imposição de punições pela falta de disponibilidade e uso do aplicativo; e, por fim, a subordinação, configurada pelo repasse de comandos via aplicativo.

Desse modo, é possível concluir que o motorista se caracteriza como empregado sem ter a condição de autônomo, ou mesmo a liberdade que a Uber menciona em seus anúncios de publicidade e documentos formais (CANNAS, 2019). A partir do momento que não há caracterização do vínculo, a empresa não paga encargos sociais e trabalhistas, esse fato reflete no valor das viagens que fica mais baixo para o consumidor final. A Uber ganhou espaço no mercado justamente por causa de seus preços atrativos, sendo mais acessíveis do que seus outros concorrentes não somente os taxis, mas também os outros concorrentes diretos.

A seguir é relatada a decisão proferida em 2017, pelo juiz Trapnell, sobre um caso julgado em Minas Gerais, em uma das varas do trabalho em que o magistrado atua:

Foi proferida sentença da lavra do Juiz da 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte, Márcio Toledo Gonçalves avaliando todos os elementos brilhantemente demonstrados pelos advogados do reclamante no processo 0011359-34.2016.5.03.0112, reconhecendo a inevitável relação de emprego através de fundamentada decisão em 46 páginas em que aponta os elementos de certeza, citando as provas coletadas, doutrinares e farta jurisprudência atual sobre a moderna relação de emprego na era da internet, aplicando o princípio da primazia da realidade, utilizando o termo “Uberização”. (TRAPNELL, 2017).

No entanto, a Uber insiste que não emprega nenhum motorista, dizendo que apenas fornece um serviço de tecnologia para que eles possam realizar sua atividade (CANNAS, 2019). Esse discurso é reforçado em comercial divulgado pela empresa, o qual apresenta o seguinte enunciado: “dirija com a Uber e ganhe dinheiro como autônomo. As transferências das viagens que você realizar são feitas semanalmente diretamente em sua conta bancária. Seja seu próprio chefe e seja pago dirigindo em seu próprio horário” (UBER, [s.d.] apud CANNAS, 2019, p. 122). A Uber enfatiza a imagem do motorista enquanto autônomo, elemento que utiliza em sua defesa no campo da Justiça do Trabalho. No entanto, a legislação brasileira é

expressa no art. 9º da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) dizendo que a existência de subordinação tem a faculdade de afastar a alegação de autonomia da relação de trabalho.

A seguir é feita uma breve análise nas informações fornecidas por um ex-funcionário da Uber, cujo depoimento consta no processo relatado anteriormente. Ele diz o seguinte:

[...] que próximo ao Carnaval, por exemplo, o motorista ativado que completasse 50 viagens em 3 meses ganharia R\$ 1.000,00 (mil reais); [...] que no dia do protesto do taxista, no início de 2016, a empresa investigada já sabia que faltariam motoristas na cidade então programou uma promoção especial para o motorista que consiste em cumprir alguns requisitos, por exemplo, ficar online 8 ou mais horas, completar 10 ou mais viagens e ter uma média de nota acima de 4,7 e, então, o motorista ganharia 50% a mais de todas as viagens completadas nesse período e com esse padrão [...]. (BRASIL. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO (3ª REGIÃO). 33ª Vara do Trabalho. Processo no 0011359-34.2016.5.03.0112.). (TRAPNELL, 2017).

A partir deste relato, juntamente com os dados analisados neste estudo, fica explícito que a empresa utiliza um sistema de promoções, com um programa de metas, dinâmica tradicional de uma gestão empresarial. Modelo que reforça a prática de negócio e que tenta ocultar o vínculo de emprego e anular a proteção dos trabalhadores. Os trabalhadores motoristas encontram-se claramente subordinados ao monitoramento e controle da Uber e seu aplicativo que é fiscalizado de maneira rigorosa.

Não são exclusividade do Brasil, os conflitos judiciais entre a Uber e os motoristas (CANNAS, 2019). O site Canaltech divulgou a seguinte manchete: “Motoristas da Uber no Reino Unido conseguiram uma vitória histórica na justiça e agora estarão aptos a receber salário mínimo, folgas remuneradas e outros benefícios relacionados ao vínculo trabalhista” (MOTORISTAS, 2016). A Justiça do Trabalho, de acordo com a reportagem, assegurou aos motoristas a titulação de empregados da companhia, ao invés de trabalhadores autônomos, como afirmava a própria empresa. Segundo a notícia divulgada:

A vitória foi considerada extremamente importante por representantes dos motoristas do serviço, e deve ter impacto positivo sobre mais de 30.000 motoristas na Inglaterra e no País de Gales. De acordo com um advogado trabalhista envolvido no caso, os trabalhadores podem até mesmo usar a lei britânica para reclamar a devolução de pagamentos referentes ao período que já prestaram serviços para o Uber. (MOTORISTAS, 2016).

A jurista Ana Frazão, especialista em Direito do Trabalho, analisa a sentença do Tribunal de Londres e elenca inúmeros elementos utilizados pelo juiz para tomar a decisão que causou impacto em um dos principais países europeus. Frazão (2016) diz que “dentre os inúmeros aspectos explorados pelo tribunal para justificar a grande ingerência da Uber sobre os seus motoristas e a consequente existência da relação de trabalho”, destaca-se os seguintes fatos:

- Entrevistar e recrutar os motoristas;
- Controlar as informações essenciais (especialmente o sobrenome do passageiro, informações de contato e destinação pretendida), excluindo o motorista destas informações;
- Exigir que motoristas aceitem viagens e/ou não cancelem viagens, assegurando a eficácia desta exigência por meio da desconexão dos motoristas que violarem tais obrigações;
- Determinar a rota padrão;
- Fixar a tarifa e o motorista não poder negociar um valor maior com o passageiro;
- Impor inúmeras condições aos motoristas (como escolha limitada de veículos aceitáveis), assim como instruir motoristas sobre como fazer o seu trabalho e, de diversas maneiras, controlá-los na execução dos seus deveres;
- Sujeitar motoristas, por meio do sistema de avaliação, a determinados parâmetros que ensejaram procedimentos gerenciais ou disciplinares;
- Determinar questões sobre descontos, muitas vezes sem sequer envolver o motorista cuja remuneração será afetada;
- Deter as queixas dos motoristas e dos passageiros; e
- Reservar-se ao poder de alterar unilateralmente os termos contratuais em relação aos motoristas. (FRAZÃO, 2016).

Os itens destacados por Frazão (2016) são similares aos da sentença do juiz de Minas Gerais. Porém, a realidade brasileira, de acordo com a análise das regulamentações vigentes, apresenta ampla liberdade de atuação da Uber, despreendida das amarras da legislação trabalhista (CANNAS, 2019). No entanto, há uma disputa tanto no Brasil, quanto em outros países, referente a capacidade de mobilização e resistência desses trabalhadores, assunto que será abordado na sequência deste estudo.

5.4 UBERIZAÇÃO: UMA NOVA EXPRESSÃO DA QUESTÃO SOCIAL

Com o surgimento da internet em 1969, as Tecnologias Digitais passaram a contribuir para uma nova dinâmica econômica e social. É possível perceber a rápida transformação do capitalismo do século XXI a partir do ritmo acelerado das novas descobertas e de suas aplicações na sociedade. Esse novo cenário caracteriza-se pela conexão de tudo e todos de maneira global e em tempo real apresentando

importantes reflexos nas relações de trabalho. O modelo capitalista atual, engloba conglomerados empresariais tecnológicos e dezenas de milhões de trabalhadores, acentuando, desta forma, sua característica financeirizada, global e flexível.

Druck (2011) ressalta que essas são novas características que enfatizam o mecanismo de acumulação ilimitado de capital no plano mundial, que busca incansavelmente o lucro e confere um caráter abstrato às formas materiais de riqueza. Nesse sentido, é possível perceber que essas novas tecnologias, em especial a tecnologia móvel, estão cada vez mais incorporadas à vida das pessoas, tornando os dispositivos móveis a plataforma dominante no cenário mundial. Marta Gabriel (2010) reforça essa ideia dizendo que a maioria das pessoas atualmente apresenta grande dificuldade em ficar longe de seus aparelhos celulares, pois os mesmos estão tornando-se progressivamente indissociável ao ser humano.

Em um estudo sobre a questão social e questão urbana, a cientista social Anete Ivo (2010) apresenta a possibilidade de uma reconfiguração da questão social entre aspectos globais e locais. Ainda que não aborde especificamente as relações referentes ao contexto dos serviços na era digital, a autora constata a desterritorialização e localização entre espaços de fluxos e espaços de lugares. Percebe-se que os modelos de prestação de serviços atendem de certa forma esse processo.

A reestruturação do processo produtivo da segunda metade do século XX é igualmente causador do desmonte das políticas de bem-estar social, ocasionando assim, o fechamento de postos de trabalho e propiciando a abertura do mercado informal. Na era digital, este novo modelo de economia encontrou no serviço de transporte de passageiros uma alternativa de disputar a força de trabalho daqueles que não encontram oportunidades em trabalhos protegidos.

Conforme o processo de desenvolvimento do modo de acumulação capitalista cria novas formas de exploração do trabalho, igualmente, vão surgindo novas expressões de questão social. O caráter flexível da fase atual do modo de produção, permite ao modelo capitalista contornar rapidamente suas crises, utilizando novas formas de apropriar-se do trabalho excedente dos trabalhadores. Lazzarato (2017, p. 136) ressalta que:

O desequilíbrio perpétuo, a assimetria permanente e as desigualdades constantemente buscadas são as verdadeiras leis do capital, o que é o

inverso simétrico do que enunciam as teorias do equilíbrio geral. A crise não é a exceção, mas a regra do capital.

Na mesma medida em que a pobreza cresce em centros urbanos, cada vez mais populosos e desordenados, decorrentes do processo de industrialização percebe-se elementos de desigualdades sociais expressas pela contradição entre capital e trabalho. Negri e Hardt (2014, p. 23) ratifica esse processo quando dizem que:

Outrora, havia uma massa de trabalhadores assalariados; hoje, há uma multidão de trabalhadores precarizados. Os primeiros eram explorados pelo capital, mas a exploração era mascarada pelo mito de uma troca livre e igual entre os proprietários dos bens. Os segundos continuam a ser explorados, mas a imagem dominante de sua relação com o capital configura-se não mais como uma relação igual de troca, e sim como uma relação hierárquica entre devedor e credor. O centro de gravidade da produção capitalista não mais reside na fábrica, mas se deslocou para fora de suas paredes.

Lazzarato (2017) ressalta que ao mesmo tempo que o capitalismo produz riqueza, ele produz necessariamente pobreza e miséria. A partir do desenvolvimento das forças produtivas do modelo capitalista, é possível perceber a contradição presente entre o capital e o trabalho. Tal contradição, é justamente fruto de um cenário em que deveria ocorrer o término da escassez, o que não se concretiza. Assim como afirma Pereira (2001, p. 55):

Sabemos que, no âmbito da estrutura econômica, o fator determinante das mudanças são as forças produtivas, identificadas com o desenvolvimento da maquinaria, com a descoberta das novas tecnologias, com o aperfeiçoamento da educação e com as modificações fundamentais nos processos de trabalho. São essas inovações que vão criar contradições na ordem econômica prevaiente, forçando mudanças nas relações de produção (econômicas, políticas e sociais) e gerando desafios ou problemas que vão requerer a substituição de paradigmas e alterações significativas na relação entre capital e trabalho.

Nesse contexto, é possível perceber que a contradição existente entre capital e trabalho apresenta-se indissociável uma da outra, tendo em vista que, perdura por mais de dois séculos e permanece ligando o capitalismo à questão social. No que diz respeito ao surgimento das novas expressões em relação a questão social em decorrência das transformações do modo de produção, Netto (2001, p. 48) explica que:

O que devemos investigar é, para além da permanência de manifestações “tradicionais” da “questão social”, a emergência de novas expressões da “questão social” que é insuprimível sem a supressão da ordem do capital. A dinâmica societária específica dessa ordem não só põe e repõe o corolário da exploração que a constitui medularmente: a cada novo estágio de seu desenvolvimento, ela instaura expressões sócio humanas diferenciadas e mais complexas, correspondente à intensificação da exploração que é sua razão de ser.

A partir dessas considerações, procurou-se identificar a relação da emergência de novos modelos de prestação de serviços na era digital, transformações nas relações sociais de trabalho com a questão social. Nesse sentido, foi possível observar a tendência da caracterização de uma nova expressão da questão social, identificada a partir da permanente manutenção da redução de oferta de postos de trabalho no Brasil, a sistemática desregulamentação do mercado identificado nas legislações e a naturalização das formas de trabalho mediados por plataformas virtuais. Ainda, o investimento crescente das empresas de plataforma em pesquisa e desenvolvimento de novas tecnologias, ampliando o acesso de trabalhadores e usuários à novos modelos de serviços on-line. No entanto, a identificação de novas expressões da questão social não é um processo investigativo social simples ou facilmente explicitado. Segundo Pereira (2001, p. 52):

Por falta de forças sociais com efetivo poder de pressão para fazer incorporar na agenda pública problemas sociais ingentes, com vista ao seu decisivo enfrentamento, entendo que temos pela frente, não propriamente uma “questão social” explícita, mas uma incômoda e complicada “questão social” latente, cuja a explicitação acaba por tornar-se o principal desafio das forças sociais progressistas.

Deste modo, para dar visibilidade à questão social, no sentido de colocar em pauta o trabalho virtual e dar conta dos desafios dos novos tempos, faz-se necessário pressionar governos, regulamentar as atividades que surgem numa crescente diária e garantir uma condição de trabalho protegido. Sobre a caracterização da relação entre motoristas e a Uber, Antunes (2018, p. 35) afirma que:

A Uber é outro exemplo mais que emblemático, trabalhadoras e trabalhadores com seus automóveis, isto é, com seus instrumentos de trabalho, arcam com suas despesas de seguridade, com os gastos de manutenção do veículo, de alimentação, limpeza, etc... enquanto o “aplicativo” – na verdade, uma empresa privada global de assalariamento disfarçado sob a forma de trabalho desregulamentado – apropria-se do mais-valor gerado pelo serviço dos motoristas, sem preocupações com deveres trabalhistas historicamente conquistados pela classe trabalhadora.

Segundo Antunes (2018), apesar da Uber empenhar-se em ocultar a relação social com seu motorista, este ocupa a posição de trabalhador assalariado. O termo “motorista parceiro” é utilizado de forma equivocada, visto que a Uber caracteriza-se como uma empresa forjada no modelo de produção capitalista, que como qualquer outra, explorando o trabalho excedente de seus motoristas, operando uma forma de assalariamento produtivo, desta forma, a maior beneficiada é a própria Uber (CANNAS, 2019).

Ao problematizar a possibilidade de a uberização do trabalho caracterizar-se como uma nova expressão da questão social, um outro grande desafio necessita estar no horizonte: a urgência em refletir sobre os sistemas de proteção social, visto que se esbarra constantemente em contradições que estão em suas origens, desenvolvimento, manutenção, reprodução e também em seus retrocessos. É imprescindível a atuação do Estado na mediação e garantia dos direitos a partir da viabilização de políticas sociais, papel esse que lhe foi conferido formalmente pela sociedade. No entanto, o interesse das elites dominantes é protegido por um Estado capitalista, sendo que é também o provedor dos mecanismos de proteção para dar respostas às mazelas geradas pela contradição entre o capital e o trabalho. De acordo com Pereira (2016, p. 32):

A simples indagação do que seja proteção social suscita discussões complexas, que vão do repúdio à sua existência, por denotar paternalismo ou tutela, à sua aceitação como um fenômeno real e historicamente persistente que fornece elementos válidos instigantes para análise.

O processo célere e dinâmico de desenvolvimento no setor tecnológico, produz profundas transformações nas relações sociais de trabalho. A ausência de legislações que observem objetivamente a possibilidade de vínculo trabalhista entre motoristas e empresas de plataforma é uma delas, potencializando a desproteção e possibilitando a precarização do trabalho. Lazzarato (2017, p. 149) diz que:

A máquina capitalista opera desde o início e em escala mundial um processo de destruição das antigas modalidades de produção das subjetividades (tradicionais, corporativas, tribais, comunitárias etc.) para torná-las 'disponíveis' à exploração. Esses fluxos de subjetividades 'libertas' das antigas codificações sociais devem ser 'formatados' pelas instituições do Estado (escola, caserna, hospital, segurança social etc.), que atribuem aos sujeitos individuais um corpo, um sexo, uma raça, uma nacionalidade e uma subjetividade funcionais para a divisão social do trabalho.

Os conceitos como robótica, biotecnologia, nanotecnologia e tecnologia da informação e comunicação são contemporâneos embora o desenvolvimento tecnológico não caracterize novidade no mundo do trabalho, pois a chamada maquinaria já revoluciona a sociedade desde o século XVII. O surgimento da maquinaria, no início da revolução industrial, produziu um processo sequencial, no qual a manufatura superou a atividade artesanal e, posteriormente, foi substituída pela utilização de máquinas rudimentares, chegando, por fim desse primeiro ciclo, ao maquinário movido a vapor (CANNAS, 2020).

Foram grandes os reflexos produzidos pela indústria moderna e a da maquinaria na vida dos trabalhadores em toda a sociedade. No entanto, a estratégia central do capitalismo de explorar a força de trabalho do operário foi potencializada. Marx (2017, p. 427) reforça essa ideia quando afirma que:

Esse emprego, como qualquer outro desenvolvimento da força produtiva do trabalho, tem por fim baratear as mercadorias, encurtar a parte do dia de trabalho da qual precisa o trabalhador para si mesmo, para ampliar a outra parte que ele dá gratuitamente ao capitalista. A maquinaria é meio para produzir mais-valia.

Torna-se necessária a reflexão sobre emergência e possível institucionalização de novas atividades profissionais, decorrentes do avanço tecnológico e que não encontram segurança formal para garantias mínimas de suas práticas. Para que desta forma os trabalhadores envolvidos nesse processo tenham uma resposta no que diz respeito a capacidade de organização e mobilização necessária frente a demanda que emerge. No que se refere a essa questão da institucionalização, Lazzarato (2017, p. 104) traz a seguinte reflexão:

As leis devem definir um quadro geral e não deverão jamais propor uma finalidade particular nem perseguir um objetivo específico, como favorecer o crescimento, o pleno emprego, certo tipo de consumo etc. Elas devem evitar impor uma escolha, como poderia fazer um Estado intervencionista ou planejador, e devem definir apenas as regras do jogo, de modo que o Estado jamais esteja em posição 'decisória'. A decisão, pelo contrário, concerne a cada um dos agentes econômicos. As regras formais e fixas se limitam a definir um ambiente e um meio no interior do qual os agentes econômicos exercem sua liberdade, permitindo um jogo no qual continuem mandando.

Novas questões decorrentes do processo de transformação da sociedade e do mundo de trabalho, cada vez mais dinâmico, gerando conseqüentemente novas demandas devem ser inseridos na pauta do Estado. Forças de sustentação são

imprescindíveis para manutenção das demandas de forma que produza certo desconforto ao Estado, no sentido de mantê-lo alerta à necessidade de posicionar-se e dar respostas (CANNAS, 2020).

A capital gaúcha é um exemplo de como os movimentos de resistência presidiram os primeiros meses de atividade da Uber na cidade. Logo no mês de novembro de 2015, quando a plataforma passou a operar, setores, como os dos taxistas, passaram a organizar frequentes manifestações em frente aos principais órgãos públicos mais sensíveis ao debate político sobre o tema, como a sede da Prefeitura e da Câmara de Vereadores. Com isso, rapidamente o Poder Executivo encaminhou uma proposta de regulamentação para os vereadores, que votaram e aprovaram com celeridade a nova legislação. Percebe-se que setores organizados ainda têm capacidade de mobilização frente às suas demandas. Certamente essa agilidade torna-se fruto do diálogo entre Estado e a sociedade com intuito de sanar questões sociais.

Observa-se um grande avanço, no início do século XX, quando os problemas sociais deixaram de ser tratados no âmbito policial e passaram a ser analisados na esfera das políticas públicas. Essa nova visão denota uma mudança, mesmo que não absoluta, na maneira repressora e excludente como eram tratados os problemas sociais. Essa nova concepção, ainda em evolução, mas com consideráveis avanços, sinaliza a possibilidade de mobilização da sociedade para a inclusão de novas pautas na agenda das políticas sociais.

A partir das plataformas digitais e dispositivos móveis, surge um conjunto de novos serviços ou até mesmo o aperfeiçoamento de serviços tradicionais na sociedade da informação. Essas atividades vêm multiplicando-se em escala mundial, recebendo suporte de grandes empresas de tecnologia da informação. Empresas essas, que no início do século XXI, passaram a ocupar a liderança na economia mundial, marcando a transição de um modelo de capitalismo fordista para o modelo forjado no capital financeiro. Segundo Mendes, Wunsch e Couto (2011, p. 277):

Historicamente, a dissociação entre a produção e a apropriação da riqueza socialmente produzida, aliada às metamorfoses do padrão de acumulação capitalista e do Estado, vem trazendo novas determinações para a questão social e reconfigurando as formas de proteção social nas últimas décadas, em particular na fase atual de financeirização do capital.

Mendes, Wünsch e Couto (2011) enfatizam a característica flexível do capital, adaptável às mudanças de diferentes períodos históricos, produzindo impactos no mundo do trabalho. Em consequência disso, se materializa em novas expressões da questão social e na necessidade de criação de novas políticas sociais, ampliando ou modificando os atuais sistemas de proteção social.

Desta forma, percebe-se que os sistemas de proteção social devem ser espaços de reprodução dos interesses dos trabalhadores, porém, não se deve criar a ilusão de que o Estado está produzindo maneiras de enfrentamento à estrutura hegemônica do capital. Ao contrário disso, a tentativa de responder às questões surgidas a partir de suas contradições está dentro da lógica do sistema capitalista, a qual pretende dar conta de atender as demandas sociais.

Outra questão a ser analisada nos modelos de proteção social é a dos ganhos corporativos, visto que, são mediados pela organização de forças a partir de categorias profissionais. Embora muito comum, este processo produz ganhos de uma categoria em detrimento de outra, reproduzindo uma lógica de individualismo acentuado. Nesse sentido, é importante salientar a tentativa da busca de um conceito com concepção de universalidade, aos moldes do que foi o *Welfare State*. Conforme Mendes, Wünsch e Couto (2011, p. 278):

Na sociedade capitalista, a formulação da proteção social com caráter universalista se encontra vinculada à emergência do Estado de bem estar social, no período pós – II Guerra, em particular nos países europeus, que se caracterizava por um conjunto de medidas políticas de caráter econômico e social visando à redistribuição da riqueza como resposta social integradora.

De acordo com Mendes, Wünsch e Couto (2011), esse modelo fundamenta-se a partir de uma visão econômica keynesiana e uma estrutura produtiva fordista-taylorista que buscavam o pleno emprego e a universalização dos serviços sociais. No entanto, as diferentes tipologias de *welfare state*, surgidas ao longo do século XX, não superaram as contradições presentes na relação trabalho-capital, pelo contrário, contribuíram para a estratégia de desenvolvimento do modo de produção capitalista. Apesar do modelo social-democrata pregar que a igualdade fundamental necessita da socialização econômica e que sua estratégia apresentaria a mobilização de poder. De acordo com Esping-Andersen (1991, p. 88):

Ao erradicar a pobreza, o desemprego e a dependência completa do salário, o *welfare state* aumenta a capacidade política e reduz as divisões sociais que são as barreiras para a unidade política dos trabalhadores... sendo a mobilização de classe no sistema parlamentar um meio para a realização dos ideais socialistas de igualdade, justiça, liberdade e solidariedade.

As políticas de proteção social tiveram grandes influências internacionais, embora, no Brasil, nenhuma concepção de *welfare state* tenha sido aplicada integralmente. Segundo Pereira (2002, p. 125), “diferente, pois, das políticas sociais dos países capitalistas avançados, que nasceram livres da dependência econômica e do domínio colonialista, o sistema de bem-estar brasileiro sempre expressou as limitações decorrentes dessas injunções”. Um marco no contexto histórico de afirmação de conquistas e garantias sociais consolidou-se na Constituição de 1988. No entanto, diante do atual arsenal tecnológico, direcionado ao trabalhador formal e protegido, novas atitudes serão necessárias para evitar que ocorram retrocessos nos direitos trabalhistas.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fim de uma jornada é algo que produz uma profusão de sentimentos. Dúvida em saber se foi trilhado o caminho correto e se chegou ao lugar desejado. Alegria em concluir uma etapa de pesquisa que levou alguns anos para se materializar. Angústia para ouvir dos pares suas considerações. Satisfação em contribuir de alguma maneira para produção de conhecimento. Esperança de que os resultados desta tese possam contribuir para a melhoria da qualidade de vida de trabalhadores uberizados. Certeza de que o fim é apenas o começo de uma nova etapa e que as problematizações presentes neste estudo possam ter continuidade.

A Uberização do trabalho é um tema que passou a ocupar os principais locais de debate sobre as novas configurações das relações sociais de trabalho. Garantias formais, resultado de lutas históricas da classe trabalhadora, vem paulatinamente sofrendo com retrocessos. No Brasil, as mudanças nas legislações trabalhistas, em um período recente, são o maior exemplo deste cenário. Em uma década, os trabalhadores uberizados multiplicaram-se aos milhões, não apenas motorista e entregadores, mas os mais diferentes tipos de ocupação e atividades, mediadas exclusivamente por plataformas virtuais.

A tecnologia sempre esteve presente nas principais fases de desenvolvimento do modo de produção capitalista. Das formas mais rudimentares, às inovações tecnológicas mais modernas, ela suscitou disputas, explícitas e veladas, entre a classe capitalista e a classe trabalhadora. Na Inglaterra do século XVIII, por melhorias nas condições de trabalho, operários invadiam as fábricas e quebravam as máquinas, por acreditarem que elas contribuía para reduzir os postos de trabalho. Como forma de encerrar essas manifestações, o parlamento britânico aprovou uma lei que punia a quebra de máquinas com a pena de morte. Portanto, não é de hoje que a legislação tende a atender os interesses de uma determinada classe.

Da mesma forma, o desenvolvimento tecnológico tem sido objeto de análise das diferentes áreas do conhecimento. Nesta tese, não apenas a Psicologia Social, como também o Serviço Social serviram como referência teórica para sustentar os resultados apresentados. Por entender que o campo problemático aqui explorado, possui transversalidade com estas áreas, optou-se em buscar autores e produções acadêmicas que amparassem esse entendimento. Ainda, outro aspecto relevante é

o fato de tanto o Serviço Social, quanto a Sociologia, e agora a Psicologia Social, serem áreas de formação do autor.

Ao responder o problema de pesquisa que orientou o estudo, de como os modos de subjetivação capitalísticos, atravessados pelas tecnologias digitais nas relações sociais de trabalho, impactam a experiência subjetiva entre motoristas e a Uber? A Psicologia Social contribuiu com os elementos que sustentaram a ideia de como a produção de subjetividade capitalística está presente não apenas na esfera social e política, mas sobretudo, na economia. Estas, juntas, moldam as subjetivações capitalísticas, que neste estudo, buscou comprovar o impacto dessa subjetivação nos trabalhadores uberizados.

Ao passo que as mudanças no modo de produção capitalista vêm ocorrendo ao longo da história, igualmente, a produção de subjetividade nessa esfera, vem se moldando. Nesse sentido, a primeira questão norteadora que balizou o problema de pesquisa, foi de como as produções teóricas nacionais situam-se quanto à influência das dimensões organizacionais e subjetivas em relação ao trabalho no modo de produção fordista e toyotista em comparação com a chamada Uberização do trabalho? Ao responder essa questão, foi possível observar elementos expressivamente diferentes entre Fordismo e Toyotismo, da mesma forma, estas características se diferenciam na comparação entre Fordismo e Uberização. Contudo, observa-se hegemonicamente elementos análogos entre Toyotismo e Uberização, quase não sendo possível identificar diferenças estruturais nos modelos econômicos e sociais em que ambos se inserem. Embora a Uberização situe-se no setor de serviços e utiliza-se de um aparato tecnológico digital moderno para estabelecer suas relações sociais, ela ainda se encontra sustentada em um marco legal estritamente desregulamentado, com características de um trabalhador flexível, empreendedor de si mesmo, sobretudo, forjada em um modelo econômico neoliberal, assim como o Toyotismo.

A partir do entendimento de que a Uberização do trabalho, na análise atual, ainda não se configura como uma nova fase de desenvolvimento do modo de produção capitalista, o exercício seguinte foi de situá-la no campo de intervenção das áreas do conhecimento citadas anteriormente, sobretudo, do Serviço Social. Nesse sentido, problematizou-se qual o cenário em que surgem novas expressões da questão social e quais elementos poderiam contribuir na afirmação de que a Uberização do trabalho caracteriza-se como uma nova expressão da questão social,

reflexo das contradições entre o capital e o trabalho, permeada ainda por elementos conceituais que caracterizam o período da reestruturação produtiva. Ainda, é importante afirmar que a potência transformadora do modelo de produção capitalista, poderá, em anos vindouros, alçar a Uberização a uma nova fase de seu desenvolvimento, o que na análise do cenário atual, não foi identificado.

Uma segunda questão norteadora contribui como corpus central de análise. Como a legislação das 26 capitais dos estados brasileiros e do Distrito Federal – DF, que regulamentaram a atividade de transporte por aplicativos, entre os anos de 2016 e 2019, situaram a condição do motorista em relação às empresas de tecnologia de transporte? A partir do estudo das regulamentações propostas, foi possível elencar um conjunto de 14 itens, subdivididos em dois grupos. Um referente a elementos das empresas de aplicativo e questões gerais da legislação e um segundo grupo, referente a elementos que versaram especificamente sobre os motoristas de aplicativo. Os itens foram tabulados para melhor apresentação e posterior análise dos dados. Sistematizá-los foi de fundamental importância para identificação de elementos nas legislações, que orquestradamente protegem as empresas de aplicativo em detrimento dos trabalhadores. Outrossim, foi possível identificar que a regulamentação do transporte por aplicativo, é, na verdade, a (des)regulamentação do setor. Característica do período de reestruturação produtiva, do capital financeirizado, global e com forte influência das novas tecnologias digitais.

Para desvelar a terceira questão norteadora, de como a legislação das 26 capitais dos estados brasileiros e do Distrito Federal – DF pode contribuir para a produção de subjetividade dos motoristas em sua experiência profissional em relação à empresa? A Análise do Discurso (AD) da vertente francesa de Michel Pêcheux foi a metodologia utilizada. Extraiu-se do corpus central 3 itens: Descrição da atividade das empresas; Nomenclatura para identificar as empresas (referentes a empresa); e Nomenclatura utilizada para caracterização dos motoristas (referente ao motorista). A partir das categorias *efeitos do sentido* e *condições de produção*, foi possível identificar que, em especial nesses itens, as legislações contribuem com a produção de subjetivações capitalísticas, reforçando a ideia do “motorista” como um “empreendedor” e a empresa de aplicativo, isenta de qualquer relação com a atividade de transporte e, conseqüentemente, com qualquer tipo de vínculo com os motoristas.

Esses elementos, a partir da análise marxista das relações sociais de trabalho, reforçaram a ideia de que há um ocultamento da relação de assalariamento entre motoristas e a Uber. De acordo com a teoria marxista, de um lado precisa haver o proprietário dos meios de produção, e de outro, o trabalhador livre, disposto a vender sua força de trabalho. No entanto, a configuração da Uberização do trabalho, coloca igualmente, o motorista como proprietário dos meios de produção. Sendo o motorista da Uber, ao mesmo tempo proletário e proprietário de parte dos meios de produção

Não menos importante, esta tese foi desenvolvida em um dos períodos históricos recentes, em meio a uma crise sanitária. A pandemia da Covid-19 assolou o mundo, a partir do final de 2019, ceifando milhões de vidas e remodelando as relações sociais ao longo de 2020 e 2021, ainda com efeitos no corrente ano. Mesmo com a vacina em larga escala, não é possível mensurar os impactos futuros que a pandemia trará. Nesse sentido, entendeu-se oportuno apresentar ao longo deste estudo, o contexto da pandemia, sobretudo, as consequências do modo como o governo brasileiro adotou medidas, na sua grande maioria, catastróficas para seu enfrentamento, principalmente pela postura negacionista do presidente brasileiro.

A pandemia deu origem, inicialmente, a uma grave crise sanitária, contudo, os efeitos das medidas adotadas para frear as contaminações, com a suspensão de todas as atividades não essenciais, o isolamento social e situações de *lockdown*, afetaram as áreas econômica e social. O fechamento do comércio e dos serviços, impactou o consumo e a produção. A consequência imediata foi o crescimento exponencial da taxa de desemprego, aprofundando ainda mais as desigualdades sociais, sobretudo, em países em desenvolvimento como o Brasil. Nesse cenário, buscou-se trazer à tona os efeitos da pandemia aos trabalhadores uberizados, motoristas e entregadores, que no momento mais crítico do isolamento social, com as maiores taxas de contaminação e morte, seguiram realizando suas atividades, expondo-se ao vírus, para que aqueles que podiam, se mantivessem protegidos em seus lares.

Por fim, ousa-se afirmar que a Uberização do trabalho constitui-se, atualmente, como uma nova expressão da questão social, objeto de intervenção do Serviço Social e campo de atuação da Psicologia Social. As implicações de novas expressões da questão social se colocam não apenas para assistentes sociais de

campo, mas também para outras áreas do conhecimento que se ocupam da investigação da realidade social (NETTO, 2001)

Para os Assistentes Sociais coloca-se o desafio de refletir sobre como incluir em suas competências teórico-metodológica, técnico-operativa e ético-política, para a efetivação de seu processo de trabalho. Igualmente, para a Psicologia Social, o entendimento de que a Uberização do trabalho está permeada pela potência da produção de subjetivação capitalísticas, dessa forma, impactando diretamente a experiência subjetiva entre motoristas e a Uber.

A Uberização, enquanto uso da tecnologia, aumenta a capacidade social de produzir riqueza, no entanto, ainda assim, ela contribui para que a precarização do trabalhador cresça na mesma proporção. É preciso, também, superar a percepção de que a questão social possui características inelimináveis, sendo seu enfrentamento apenas uma forma de amenizá-la, a partir de um ideário reformista. Nesse sentido, se faz necessário problematizar as expressões da questão social, questionando a ordem social e econômica vigentes. Se os diferentes estágios do modo de produção capitalista são igualmente responsáveis pelo surgimento de diferentes manifestações da questão social, entende-se que o primeiro é constitutivo do segundo. Portanto, não se elimina um, sem eliminar o outro.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, L. C. **O makeup do trabalho**: uma empresa e um milhão de revendedoras de cosméticos. 2011. Tese Doutorado em Sociologia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.
- ALVES, Giovanni. **Trabalho e subjetividade**. São Paulo, Boitempo, 2011.
- ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 14. ed. São Paulo: Cortez, 2010.
- ANTUNES, R. **O Privilégio da Servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.
- ANTUNES, R. **O Toyotismo, as novas formas de acumulação de capital e as formas contemporâneas do estranhamento**. São Paulo: Boitempo, 1998.
- ANTUNES, R. **Os sentidos do trabalho**. 3. ed. São Paulo: Boitempo, 2000.
- ANTUNES, R. **Uberização, Trabalho Digital e Trabalho 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.
- AQUINO, J. V. M. de A.; PILATE, F.D. de Q.; FÉLIX, Y. da S. Uberização do trabalho e os riscos à saúde dos entregadores por aplicativo frente à pandemia da COVID-19. **Revista Direitos, Trabalho e Política Social**, Cuiabá, v. 6, n. 11, p. 46-69, jul./dez. 2020.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENSINO DE SERVIÇO SOCIAL (ABESS). **Diretrizes Gerais para o Curso de Serviço Social**. In: Cadernos ABESS, São Paulo: Cortez, n. 7, 1997.
- AUXÍLIO emergencial chega a R\$ 275 bi pagos e beneficia 67,9 mi de pessoas. **Uol**, 15 dez. 2020. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2020/12/15/auxilio-emergencial-chega-a-r-275-bi-pagos-e-beneficia-679-mi-de-pessoas.htm>. Acesso em: 20 mar. 2022.
- AZEVEDO, N. P. G. de; BERNARDINO JÚNIOR, F. M.; DARÓZ, E. P. O professor e as novas tecnologias na perspectiva da análise do discurso: (des) encontros em sala de aula. **Linguagem em (Dis)curso – LemD**, Tubarão, SC, v. 14, n. 1, p. 15-27, jan./abr. 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ld/v14n1/02.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2022.
- BATISTA, E. A Dialética da Reestruturação Produtiva: a Processualidade entre Fordismo, Taylorismo e Toyotismo. **Revista Aurora**, Marília, v. 7, n. 2, p. 17-34, Jan.-Jun., 2014.
- BENJAMIN, T. Nova York estuda reduzir o número de motoristas da Uber e Lyft nas ruas. **AutoEsporte**, 30 jul. 2018. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2018/07/nova-york-estuda-reduzir-o-numero-de-motoristas-da-uber-e-lyft-nas-ruas.ghtml>. Acesso em: 30 abr. 2022.

BLUME, B. Por que um projeto de lei pode demorar 20 anos para ser aprovado? **Politize**, 13 ago. 2015. Disponível em: <https://www.politize.com.br/projeto-de-lei-processo-legislativo/>. Acesso em: 28 maio 2022.

BOECHAT, L. Expansão da Telefonia Móvel no Brasil. **Tech in Brazil**, 12 ago. 2015. Disponível em: <https://techinbrazil.com.br/expansao-da-telefoniamovel-no-brasil>. Acesso em: 13 out. 2021.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 30 maio 2022.

BRASIL. **Decreto nº 9.792, de 14 de maio de 2019**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D9792.htm. Acesso em: 30 maio 2022.

BRASIL. **Decreto nº 10.282, de 20 de março de 2020b**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm. Acesso em: 12 mar. 2022.

BRASIL. **Lei nº 12.551, de 15 de dezembro de 2011**. Altera o art. 6º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para equiparar os efeitos jurídicos da subordinação exercida por meios telemáticos e informatizados à exercida por meios pessoais e diretos. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12551.htm. Acesso em: 30 abr. 2022.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 30 maio 2022.

BRASIL. **Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm. Acesso em: 30 mar. 2022.

BRASIL. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm. Acesso em: 30 mar. 2022.

BRASIL. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018a**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm. Acesso em: 30 maio 2022.

BRASIL. **Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018b**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm. Acesso em: 30 maio 2022.

BRASIL. **Lei nº 14.020, de 06 de julho de 2020c**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/L14020.htm. Acesso em: 12 mar. 2022.

BRASIL. **Medida Provisória nº 927, de 22 de março de 2020a**. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/medida-provisoria-n-927-de-22-de-marco-de-2020-249098775>. Acesso em: 12 mar. 2022.

BRITO, Sávio Breno Pires et al. Pandemia da COVID-19: o maior desafio do século XXI. **Vigilância Sanitária em Debate: Sociedade, Ciência & Tecnologia**, v. 8, n. 2, p. 54-63, 2020.

BUARQUE, R. A empresa que exigir antecedentes criminais de candidato a emprego poderá ser condenada em danos morais. **Migalhas**, 17 jan. 2022. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/358101/antecedentes-criminais-de-candidato-a-e>. Acesso em: 03 mar. 2022.

BUTLER, J. Traços Humanos nas superfícies do mundo. **N-1 Edições**, 12 abr. 2020. Disponível em: <https://www.n-1edicoes.org/textos/75>. Acesso em: 15 mar. 2021.

CABRAL, U. Número de desempregados chega a 14,1 milhões no trimestre até outubro. **Agência de Notícias IBGE**, 29 dez. 2020. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/29782-numero-de-desempregados-chega-a-14-1-milhoes-no-trimestre-ate-outubro>. Acesso em: 10 abr. 2022.

CÂMARA de Porto Alegre aprova regulamentação de apps como o Uber. **G1**, 24 out. 2016. Disponível em: <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2016/10/camara-de-porto-alegre-aprova-regulamentacao-de-apps-como-uber.html>. Acesso em: 20 fev. 2022.

CAMILLO, E. J.; MOURA, D. H. Trabalho, Capitalismo e Classe Trabalhadora: do Taylorismo-Fordismo ao Toyotismo Uberizado. **Trabalho & Educação**, v. 30, n. 3, p. 17-31, 2021.

CANNAS, F. R. **A Influência das Tecnologias da Informação e Comunicação - TIC's nas Relações Sociais (de Trabalho) entre motoristas e a Uber**. 2019. 147f. Dissertação do Programa de Pós-Graduação em Política Social e Serviço Social da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2019. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/201258/001102916.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 20 fev. 2022.

CANNAS, F. R. A Uberização do trabalho frente à pandemia de Covid-19 no Brasil. **Revista Direitos, Trabalho e Política Social**, v. 7, n. 13, p. 198-221, 2021.

CANNAS, F. R. Movimentos de resistência do trabalhador uberizado. **Temporalis**, v. 20, n. 39, p. 132-145, 2020.

CARELLI, R. L. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o Século XIX. In: LEME, A. C. R. P.; RODRIGUES, B. A.; CHAVES JUNIOR, J. E. R. **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017. p. 130-146.

CARTA Aberta à Sociedade Referente a Medidas de Combate à Pandemia. **Pública**, 22 mar. 2021. Disponível em: <https://publica.org.br/2021/03/22/carta-aberta-a-sociedade-referente-a-medidas-de-combate-a-pandemia/>. Acesso em: 10 abr. 2022.

CASTEL, R. **As metamorfoses da questão social**: uma crônica do salário. 3 ed. Petrópolis: Vozes, 1998.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2017.

CHAVES JUNIOR, J. E. R.; MENDES, M. M. B.; OLIVEIRA, M. C. S. Subordinação, dependência e a alienação no trânsito para o capitalismo tecnológico. In: LEME, A. C. R. P.; RODRIGUES, B. A.; CHAVES JUNIOR, J. E. R. **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017. p. 166-179.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

COM compra da Oi, três empresas terão 98% da telefonia móvel no país. **NEXO**, 10 fev. 2022. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/extra/2022/02/10/Com-compra-da-Oi-tr%C3%AAs-empresas-ter%C3%A3o-98-da-telefonia-m%C3%B3vel-no-pa%C3%ADs>. Acesso em: 20 abr. 2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE SEGUROS GERAIS, PREVIDÊNCIA PRIVADA E VIDA, SAÚDE SUPLEMENTAR E CAPITALIZAÇÃO (CNSEG). Motoristas de aplicativos agora precisam contratar seguro de acidentes pessoais a passageiros. **CNSEG**, 28 mar. 2018. Disponível em: <https://cnseg.org.br/noticias/motoristas-de-aplicativos-agora-precisam-contratar-seguro-de-acidentes-pessoais-a-passageiros.html>. Acesso em: 05 jan. 2022.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. Programa Europa Digital – Conselho define a sua posição. **Conselho da UE**, 04 dez. 2018. Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2018/12/04/digital-europeprogramme-council-agrees-its-position/>. Acesso em: 1 maio 2022.

COSTA, A. B. do. Inovações e mudanças na organização industrial. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v.21, n. 2, p. 07-31, 2000.

COSTA, S. da S. Pandemia e desemprego do Brasil. **Rev. Adm. Pública**, n. 54, n. 4, jul-ago, 2020.

DELGADO, M. G. **Curso de Direito do Trabalho**. 16. ed. rev. e ampl. São Paulo: Ltr, 2017.

DINIZ, D.; GUERRIERO, I. Ética na pesquisa social: desafios ao modelo biomédico. **Revista Eletrônica de Comunicação, Informação e Inovação em Saúde**, Rio de Janeiro, v. 2, p. 78-90, 2008.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 38.258, de 07 de junho de 2017**. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/DetalhesDeNorma.aspx?id_norma=6a8b91a486be43d3853fbc48b62df71. Acesso em: 1 maio 2022.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 5.691, de 02 de agosto de 2016**. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/505697248c404143ae288de24a79d1e3/Lei_5691_02_08_2016.html. Acesso em: 1 maio 2022.

DOERN, R.; WILLIAMS, N.; VORLEY, T. Edição especial sobre empreendedorismo e crises: negócios como de costume? Uma introdução e revisão da literatura. **Entrepreneurship & Regional Development**, v. 31, n. 5-6, p. 400-412, 2019.

DRUCK, G. Trabalho, precarização e resistências: novos e velhos desafios? **Caderno CRH**, Salvador, v. 24, n. 01, p. 37-57, 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ccrh/v24nspe1/a04v24nspe1.pdf>. Acesso em: 18 mar. 2022.

EGGERS, F. Masters of desastres? Desafios e oportunidades para as PMEs em tempos de crise. **Journal of Business Research**, v. 116, n.1, p.199-208, 2020.

ESPING-ANDERSEN, G. As Três Economias Políticas do Welfare State. **Revista Lua Nova**, n. 24, p. 85-116, set. 1991. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ln/n24/a06n24.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2022.

FLEURY, S. **Estado sem cidadãos**: seguridade social na América Latina. Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 1994.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002.

FONSECA, T. M. G. **Modos de trabalhar, modos de subjetivar em tempos de reestruturação produtiva**: um estudo de caso. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2002.

FOSS, N. J. Estratégia comportamental e a interrupção da COVID-19. **Journal of Management**, v. 1. 2020.

FOUCAULT, M. **A microfísica do poder**. (17. ed.). Rio de Janeiro: Graal. 1979.

FRAZÃO, Ana. A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber. **Portal Jota**, 01 nov. 2016. Disponível em: https://www.jota.info/paywall?redirect_to=//www.jota.info/opiniao-e-analise/colunas/constituicao-empresa-e-mercado/decisao-reino-unido-sobre-os-motoristas-da-uber-o-que-temos-aprender-com-ela-01112016. Acesso em: 26 maio 2022.

GABRIEL, Marta. **Marketing na Era Digital**: conceitos, plataformas e estratégias. São Paulo: Novatec, 2010.

GAULEJAC, V. **Gestão como doença social**: ideologia, poder gerencialista e fragmentação social. Aparecida: Ideias & Letras, 2007.

GIOVANAZ, D. Não é só o preço do combustível: motoristas contam porque largam Uber. **Rede Brasil Atual**, 13 set. 2021. Disponível em: <https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2021/09/nao-e-so-o-preco-do-combustivel-ex-motoristas-da-uber-contam-por-que-deixaram-o-aplicativo/>. Acesso em: 18 jan. 2022.

GODOY, A. L. Projeto prevê taxação de transporte por aplicativo. **Câmara Municipal de Porto Alegre**, 04 mar. 2020. Disponível em: <https://camarapoa.rs.gov.br/noticias/projeto-preve-taxacao-de-transporte-por-aplicativo>. Acesso em: 30 maio 2022.

GRANEMANN, S. Crise econômica e a COVID-19: rebatimentos na vida (e morte) da classe trabalhadora brasileira. **Trabalho, Educação e Saúde**, v. 19, 2021.

GUATTARI, F.; ROLNIK, S. **Micropolítica**: cartografias do desejo. Rio de Janeiro: Vozes, 2005.

HAN, B. C. **Psicopolítica** – o neoliberalismo e as novas técnicas de poder. Belo Horizonte: editora Âyiné, 2020.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HE, H.; HARRIS, L. The impact of Covid-19 pandemic on corporate social responsibility and marketing philosophy. **Journal of Business Research**, v. 116, p. 176-182, 2020.

HOWE, J. The rise of crowd sourcing. **Wired Magazine**, n. 14, p. 1-5, 2006.

IAMAMOTO, M. V. **O Serviço Social na contemporaneidade**: trabalho e formação profissional. 26. ed. São Paulo: Cortez, 2015.

IAMAMOTO, M. V.; CARVALHO, R. **Relações Sociais e Serviço Social no Brasil**: esboço de uma interpretação histórico-metodológica. São Paulo: Cortez, 1983.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Divisão Regional do Brasil. **IBGE**, [s.d.]. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/divisao-regional/15778-divisoes-regionais-do-brasil.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: 20 fev. 2022.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). 1,4 milhão de entregadores e motoristas no Brasil estão na Gig economy. **IPEA**, 07 out. 2021. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=3856 5. Acesso em: 10 mar. 2022.

IVO, A. B. L. Questão Social e Questão Urbana: laços imperfeitos. **Caderno CRH**, Salvador, v. 23, n. 58, abr. 2010. Disponível: <http://www.scielo.br/pdf/ccrh/v23n58/v23n58a02.pdf>. Acesso em: 23 mar. 2022.

LAZZARATO, M. **O Governo do Homem Endividado**. São Paulo: N-1 Edições, 2017.

LEITE, Y. B.; SÁ, E. V. H. C. de; SOUZA JÚNIOR, A. M. de. Natureza jurídica do vínculo entre os motoristas e a empresa Uber: trabalho autônomo ou relação de emprego? **Laborare**, ano 1, n. 1, p. 129-150, Julho/2018.

LEME, A. C. R. P. **Uber e o uso do marketing da economia colaborativa**. São Paulo: LTr, 2017.

LIGUORI, E.; WINKLER, C. Do offline ao online: desafios e oportunidades para a educação para o empreendedorismo após a pandemia COVID-19. **Educação e Pedagogia para o Empreendedorismo**, v. 3, n. 4, 2020.

LIMA, J. K. M.; ESPERIDIÃO, F. Uma análise dos Quocientes Locacionais das regiões brasileiras nos anos 1991, 2000 e 2010. **Cadernos de Ciências Sociais Aplicadas** - Vitória da Conquista-BA, n. 18, p. 175-196, 2014.

MAENO, M.; CARMO, J. C.; LIMA, C. Q. B. Saúde dos Trabalhadores e Trabalhadoras pós-Covid-19. In: VASCONCELLOS, L. C. F. et al. (Orgs). **Saúde do trabalhador em tempos de desconstrução: caminhos de luta e resistência**. Rio de Janeiro: Cebes, 2021.

MARQUES, Rosa Maria et al. **Pandemias, crises e capitalismo**. São Paulo: Expressão Popular, 2021.

MARTINES, Fernando. Juiz reconhece vínculo de emprego com Uber e cunha termo "uberização". **Conjur**, 14 fev. 2017. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2017-fev-14/juiz-reconhece-vinculo-emprego-uber-cunha-termo-uberismo>. Acesso em: 25 jan. 2019.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Livro I: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Livro II: o processo de circulação do capital. São Paulo: Boitempo, 2014.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Livro III: o processo global da produção capitalista. São Paulo: Boitempo, 2017.

MARX, K. **Contribuição à Crítica da Economia Política**. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Volume I, Livro Primeiro, Tomo I. São Paulo: Nova Cultural: 1985.

MARX, K. **O Capital: Crítica da Economia Política: Livro I**. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

MELLO, M. B. de. Como será a realidade do transporte público no pós-pandemia? **Exame**, 13 set. 2021. Disponível em: <https://exame.com/bussola/como-sera-a-realidade-do-transporte-publico-no-pos-pandemia/>. Acesso em: 30 maio 2022.

MENDES, J. M. R., WUNSCH, D.; COUTO, A. Serviço Social e a saúde do trabalhador: uma dispersa demanda. **Serv. Soc. Soc.**, n.107, pp. 461-481, 2011.

MINAYO, M. C. **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 1994.

MOTORISTA da Uber agora receberá de acordo com o tempo e a distância da corrida. **IG**, 05 jul. 2018. Disponível em: <https://tecnologia.ig.com.br/2018-07-03/motorista-uber-porcentagem.html>. Acesso em: 30 maio 2022.

MOTORISTAS do Uber no Reino Unido ganham direitos trabalhistas. **Canaltech**, 28 out. 2016. Disponível em: <https://canaltech.com.br/mercado/motoristas-do-uber-no-reino-unido-ganham-direitos-trabalhistas-83095/>. Acesso em: 25 maio 2022.

MPT e juiz apontam vínculo empregatício no trabalho em aplicativos: "Subordinação clara". **Brasil de Fato**, 07 jul. 2022. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2022/07/07/mpt-e-juiz-apontam-vinculo-empregaticio-no-trabalho-em-aplicativos-subordinacao-clara>. Acesso em: 10 jul. 2022.

NARDI, H. C; TITTONI, J. Subjetividade e trabalho. In: CATTANI, A.; HOLZMANN, L. **Dicionário de trabalho e tecnologia**. Porto Alegre: Ed. da Universidade UFRGS, 2006. p. 277-280.

NEGRI, A.; HARDT, M. **Declaração – Isto não é um manifesto**. São Paulo: n-1 edições, 2014.

NETTO, J. P. Cinco Notas a Propósito da "Questão Social". **Revista Temporalis**, Brasília: ABEPSS, ano 2, n. 3, p. 41-50, jan./jun., 2001.

NITAHARA, A. IBGE: desocupação no 1º trimestre foi puxada por Norte e Nordeste. **Agência Brasil**, 27 maio 2021. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-05/ibge-desocupacao-no-1o-trimestre-foi-puxada-por-norte-e-nordeste>. Acesso em: 30 maio 2022.

NÚMERO de usuários únicos de celular chega a cinco bilhões no mundo. **O Globo**, 27 fev. 2018. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/numerode-usuarios-unicos-de-celular-chega-cinco-bilhoes-no-mundo-22436866>. Acesso em: 10 maio 2022.

OLIVEIRA, F. **Crítica à razão dualista**. São Paulo: Boitempo, 2003.

OLIVEIRA, P. A. B.; WUNSCH, D. S.; MENDES, J. M.R. A interinstitucionalidade da Saúde dos Trabalhadores e Trabalhadoras: entraves históricos e regressões na saúde dos trabalhadores e trabalhadoras nas políticas públicas do trabalho e da previdência social. In: VASCONCELLOS, L. C. F. de et al. (Orgs). **Saúde do trabalhador em tempos de desconstrução: caminhos de luta e resistência**. Rio de Janeiro: Cebes, 2021.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). OIT: Perda de empregos aumenta e quase metade da força de trabalho global corre o risco de perder os meios de subsistência. **OIT**, 29 abr. 2020. Disponível em: https://www.ilo.org/brasilia/noticias/WCMS_743197/lang--pt/index.htm. Acesso em: 10 abr. 2022.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE (OMS). **Folha informativa sobre COVID-19**. Brasília: OPAS/OMS, 2022. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/covid19>. Acesso em: 30 maio 2022.

ORLANDI, E. P. **Análise de discurso: princípios e procedimentos**. Campinas: Pontes, 2013.

OUR WORLD IN DATA. **Coronavirus (COVID-19) Vaccinations**. Oxford, 2021. Disponível em: https://ourworldindata.org/covid-vaccinations?country=OWID_WRL. Acesso em: abr. 2021.

PASQUALE, F. **The black box society**: the secret algorithms that control money and information. Cambridge: Harvard University Press, 2015.

PAULO, S. F. A terceira revolução industrial e a estagnação da acumulação capitalista. **Mundo Livre: Revista Multidisciplinar**, v. 5, n. 2, p. 54-77, 2019.

PÊCHEUX, M. **O discurso**: estrutura ou acontecimento. Campinas: Pontes, 1990.

PENA, R. F. A. **Reestruturação produtiva**. Brasil Escola, 2020. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/reestruturacao-produtiva.htm>. Acesso em: 10 jan. 2022.

PEREIRA, C. **Proteção Social no Capitalismo**: crítica a teorias e ideologias conflitantes. São Paulo: Cortez, 2016.

PEREIRA, P. A. **Necessidades Humanas**: subsídios à crítica dos mínimos sociais. São Paulo: Cortez, 2002.

PEREIRA, P. A. Questão Social, Serviço Social e Direitos da Cidadania. **Revista Temporalis**, Brasília: ABEPSS, ano 2, n. 3, p. 51-62, jan./jun., 2001.

PINTO, Á. V. **O conceito da tecnologia**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2015.

POOLSEG. Como funciona o seguro para motorista de aplicativo? **Blog PoolSeg**, 05 out. 2021. Disponível em: <https://www.poolseg.com.br/blog/seguro-para-motorista-de-aplicativo/>. Acesso em: 28 maio 2022.

PRATES, J. C. A Fundamentação marxiana para a formação e trabalho do Assistente Social no Brasil. **Textos & Contextos**, Porto Alegre, v. 19, n. 2, p. 1-9, dez. 2020. Disponível em: <https://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fass/article/view/39639/26512>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE CUIABÁ. **Lei nº 6.376 de 09 de abril de 2019**. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=376655>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE BELÉM. **Decreto nº 94.766, de 04 de outubro de 2019**. Disponível em: http://www.belem.pa.gov.br/semaj/app/Sistema/view_lei.php?lei=94766&ano=2019&tipo=2. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Lei nº 11.185, de 13 de agosto de 2019**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/b/belo-horizonte/lei-ordinaria/2019/1119/11185/lei-ordinaria-n-11185-2019-dispoe-sobre-o-uso-do-sistema-viario-urbano-do-municipio-para-a-prestacao-de-servicos-de-transporte-individual-privado-remunerado-de-passageiros-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE CAMPO GRANDE. **Lei nº 6.294, de 01 de outubro 2019**. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=383047>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE CURITIBA. **Decreto nº 1.302, de 18 de julho de 2017**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/decreto/2017/131/1302/decreto-n-1302-2017-dispoe-sobre-o-sistema-de-transporte-privado-individual-a-partir-de-compartilhamento-de-veiculos?q=dados+pessoais>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS. **Projeto de Lei Complementar nº 1.680 de 2018**. Disponível em: http://velho.cmf.sc.gov.br/proclegis/TextoOriginal/PLC_01680_2017_Original.PDF. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Lei nº 10.751, de 08 de junho de 2018**. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=361029>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE GOIÂNIA. **Decreto nº 2.890, de 06 de outubro de 2017**. Disponível em: https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete_civil/sileg/dados/legis/2017/dc_20171006_000002890.html. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE MACAPÁ. **Lei nº 2.322, de 27 de dezembro de 2018**. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=374181>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE MACEIÓ. **Lei nº 6.876, de 07 de março de 2019**. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=375394>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE MANAUS. **Lei nº 2.486, de 24 de julho de 2019**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/am/m/manaus/lei-ordinaria/2019/248/2486/lei-ordinaria-n-2486-2019-dispoe-sobre-a-regulamentacao-do-transporte-remunerado-privado-individual-de-passageiros-por-meio-de-aplicativos-ou-plataformas-de-comunicacao-em-rede-no-municipio-de-manaus-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE NATAL. **Lei nº 6.913, de 19 de junho de 2019**. Disponível em: https://www.natal.rn.gov.br/semut/legislacao/lei/lei6.913_2019.pdf. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE PALMAS. **Lei nº 2.330, de 13 de julho de 2017**. Disponível em: <https://legislativo.palmas.to.gov.br/media/leis/lei-ordinaria-2.330-2017-07-13-14-7-2017-16-11-19.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Lei nº 12.162, de 09 de dezembro 2016**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/lei-ordinaria/2016/1216/12162/lei-ordinaria-n-12162-2016-dispoe-sobre-o-servico-de-transporte-motorizado-privado-e-remunerado-de-passageiros-altera-o-caput-dos-arts-15-16-17-18-19-20-e-21-e-o-parag>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE PORTO VELHO. **Lei Complementar nº 717, de 04 de abril de 2018**. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=358669>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE RECIFE. **Lei nº 18.528, de 21 de novembro de 2018**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pe/r/recife/lei-ordinaria/2018/1852/18528/lei-ordinaria-n-18528-2018-dispoe-sobre-a-utilizacao-intensiva-do-sistema-viario-para-o>

transporte-remunerado-individual-privado-de-passageiros-intermediados-por-plataformas-digitais-no-municipio-do-recife. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE RIO BRANCO. **Lei nº 2.294, de 30 de julho de 2018**. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=365661>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE SALVADOR. **Lei nº 9.488, de 03 de outubro de 2019**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/2019/948/9488/lei-ordinaria-n-9488-2019-dispoe-sobre-o-servico-de-transporte-individual-privado-de-passageiros-stip-nao-aberto-ao-publico-e-remunerado-para-a-realizacao-de-viagens-individualizadas-ou-compartilhadas-solicitadas-exclusivamente-por-usuarios-previamente-cadastrados-em-aplicativos-ou-outras-plataformas-de-comunicacao-em-rede-no-municipio-de-salvador-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE SÃO LUÍS. **Lei nº 6.481, de 10 de abril de 2019**. Disponível em: <https://www.camara.slz.br/download/lei-no-6-481-de-10-de-abril-de-2019-dispoe-no-ambito-do-municipio-de-sao-luis-sobre-a-regulamentacao-da-atividade-economica-privada-de-transporte-individual-remunerada-de-passageiros-e-da-outras-p/>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/decreto/2016/5698/56981/decreto-n-56981-2016-dispoe-sobre-o-uso-intensivo-do-viario-urbano-municipal-para-exploracao-de-atividade-economica-privada-de-transporte-individual-remunerado-de-passageiros-de-utilidade-publica-o-servico-de-carona-solidaria-e-o-compartilhamento-de-veiculos-sem-condutor>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE TERESINA. **Lei nº 5.324, de 07 de janeiro de 2019**. Disponível em: <https://procon.pmt.pi.gov.br/wp-content/uploads/sites/47/2019/08/LEI-N%C2%BA-5.324-DE-7-DE-JANEIRO-DE-2019.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DE VITÓRIA. **Decreto nº 16.770, de 29 de julho de 2016**. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=327046>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Decreto nº 46.417, de 29 de agosto de 2019**. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=382020>. Acesso em: 15 abr. 2022.

REIS, A. Fim do carro popular: por que montadoras estão matando opções mais baratas. **Uol**, 05 jan. 2022. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2022/01/05/fim-do-carro-popular-por-que-montadoras-estao-matando-opcoes-mais-baratas.htm>. Acesso em: 10 fev. 2022.

RIOS, T. A. **Ética e Competência**. São Paulo: Cortez, 2011.

SALATI, P. Veja medidas econômicas adotadas pelos países para socorrer população e empresas. **G1**, 19 maio 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/05/19/veja-medidas-economicas-adotadas-pelos-paises-para-socorrer-populacao-e-empresas.ghtml>. Acesso em: 20 mar. 2022.

SAMPAIO, V. Transporte Cidadão é apresentado em evento sobre mobilidade no México. **Prefeitura de Porto Alegre**, 26 fev. 2020. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/smim/noticias/transporte-cidadao-e-apresentado-em-evento-sobre-mobilidade-no-mexico>. Acesso em: 30 maio 2022.

SCHOLZ, T. **Cooperativismo de Plataforma**. São Paulo: Editora Elefante, 2017.

SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS EM SANTA CATARINA (SEBRAE-SC). Novo valor da contribuição do MEI em fevereiro/2022. **Sebrae-SC**, 14 fev. 2022. Disponível em: <https://www.sebrae-sc.com.br/blog/novo-valor-da-contribuicao-do-mei-em-fevereiro-2022>. Acesso em: 03 mar. 2022.

SGARIONI, Ma. Celular é o único meio de acesso à Internet para 58% dos usuários, aponta pesquisa. **Mobile Time**, 21 mar. 2022. Disponível em: <https://www.mobiletime.com.br/noticias/21/03/2022/celular-e-o-unico-meio-de-acesso-a-internet-para-58-dos-usuarios-aponta-pesquisa/>. Acesso em: 10 abr. 2022.

SIGNES, A. T. O mercado de trabalho no século XXI: on-demandeconomy, crowdsourcing e outras formas de descentralização produtiva que atomizam o mercado de trabalho. In: LEME, A. C. R. P.; RODRIGUES, B. A.; CHAVES JUNIOR, J. E. R. **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017.

SILVA, G. L. B. UBER x motorista: possibilidade de configuração de relação de emprego. **Conteúdo Jurídico**, Brasília-DF: 11 dez. 2017. Disponível em: <http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.590123>. Acesso em: 30 maio 2022.

SILVA, J. C. da; ARAÚJO, A. D. de. A Metodologia de Pesquisa em Análise do Discurso. **Revista Grau Zero — Revista de Crítica Cultural**, v. 5, n. 1, 2017. Disponível em: <https://www.revistas.uneb.br/index.php/grauzero/article/viewFile/3492/2240>. Acesso em: 25 abr. 2019.

SILVA, K. R.; TEODORO, R. Hegemonia e poder: transformações tecnológicas e práxis sindical. In: VASCONCELLOS, L. C. F. de et al. (Orgs). **Saúde do trabalhador em tempos de desconstrução: caminhos de luta e resistência**. Rio de Janeiro: Cebes, 2021.

SILVA, L. W. Internet foi criada em 1969 com o nome de "Arpanet" nos EUA. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 12 ago. 2001. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u34809.shtml>. Acesso em: 14 abr. 2022.

SILVA, R. N. Ética e paradigmas na psicologia social: desafios da psicologia social contemporânea. In: PLONER, K. S. et al. (org.). **Ética e paradigmas na Psicologia Social** [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008.

SILVA, R. N. Notas para uma genealogia da Psicologia Social. **Psicologia & Sociedade**, v. 16, p. 12-19, 2004.

SLEE, T. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo: Elefante, 2017.

SOUZA, Murilo. Falta de consenso marca debate sobre regulamentação de serviços por aplicativos. **Agência Câmara de Notícias**, 16 nov. 2021. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/827659-falta-de-consenso-marca-debate-sobre-regulamentacao-de-servicos-por-aplicativos>. Acesso em: 20 fev. 2022.

SOUZA, Valdinar Monteiro de. Que diferença faz lei ou decreto? **JusBrasil**, 21 abr. 2014. Disponível em: <https://drvaldinar.jusbrasil.com.br/artigos/116712721/que-diferenca-faz-lei-ou-decreto>. Acesso em: 20 fev. 2022.

SUZIGAN, W. et al. **Reestruturação industrial e competitividade internacional**. São Paulo: SEADE, 1989. p. 07-32.

TITTONI, J.; ANDREAZZA, J. P.; SPOHR, F. da S. O trabalho no contexto da acumulação flexível e a produção de subjetividade. **Psicologia em Revista**, v. 15, n. 2, 2009.

TRAPNELL, M. M. A relação de emprego dos motoristas do Uber. **Conjur**, 17 fev. 2017. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2017-fev-17/marcelo-trapnell-relacao-emprego-motoristas-uber>. Acesso em: 14 jan. 2019.

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO (TST). TST define regras sobre exigência de antecedentes criminais em julgamento de recurso repetitivo. **Notícias TST**, 26 abr. 2017. Disponível em: <https://www.tst.jus.br/-/tst-define-regras-sobre-exigencia-de-antecedentes-criminais-em-julgamento-de-recurso-repetitivo>. Acesso em: 28 maio 2022.

UBER. Código da Comunidade Uber. **Uber**, 22 abr. 2022. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-community-guidelines&country=brazil&lang=pt-br>. Acesso em: 30 abr. 2022.

UBER. Como (e por que) avaliar seu motorista no app da Uber. **Uber**, 09 mar. 2015. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-br/blog/belo-horizonte/como-e-por-que-avaliar-seu-motorista-no-app-da-uber/>. Acesso em: 30 abr. 2022.

UBER. Como acompanhar seus ganhos. **Uber**, [s.d.]. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/basics/tracking-your-earnings/>. Acesso em: 22 mar. 2022.

UBER. Como funcionam as Taxas de Aceitação e Cancelamento. **Uber**, 17 jun. 2019. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-br/blog/como-funciona-taxa-aceitacao-cancelamento/>. Acesso em: 30 abr. 2022.

UBER. Confira como alugar um carro para se tornar um motorista parceiro do Uber. **Uber**, 18 jun. 2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-alugar-carro-para-uber/>. Acesso em: 25 mar. 2022.

UBER. Fatos e Dados sobre a Uber. **Uber**, 27 ago. 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 10 mar. 2022.

UBER. Saiba tudo sobre a exigência de inscrição no INSS. **Uber**, 14 maio 2019. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/inscricao-inss/>. Acesso em: 03 mar. 2022.

UBER. Sistema de Avaliações Uber: como as estrelas, notas e elogios ajudam a manter a qualidade da Uber. **Uber**, 09 nov. 2018b. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/sistema-de-avaliacoes-uber/>. Acesso em: 30 abr. 2022.

UBER. Termos Gerais de Uso. **Uber**, 19 jul. 2021. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acesso em: 22 mar. 2022.

UBER INVESTE R\$ 250 milhões em centro de tecnologia no Brasil. **Época Negócios**, 17 ago. 2018. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Tecnologia/noticia/2018/08/uber-investe-r-250-milhoes-em-centro-de-tecnologia-no-brasil.html>. Acesso em: 22 mar. 2022.

USO da internet no Brasil cresce, e chega a 81% da população, diz pesquisa. **G1**, 18 ago. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2021/08/18/uso-da-internet-no-brasil-cresce-e-chega-a-81percent-da-populacao-diz-pesquisa.ghtml>. Acesso em: 10 abr. 2022.

VALENTE, J. Brasil perdeu 7,2 milhões de linhas de celular no ano passado. **Agência Brasil**, 08 fev. 2019. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-02/brasil-perdeu-72-milhoes-de-linhas-de-celular-no-ano-passado>. Acesso em: 20 mar. 2022.

VASCONCELOS, E. A. S.; TARGINO, I. Informalidade no mercado de trabalho brasileiro. **Revista da Abet**, v. 14, n. 1, p. 141-161, 2015. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/abet/article/view/25705/13881>. Acesso em: 15 jan. 2022.

VELOSO, R. **As potencialidades contraditórias das tecnologias da informação**. 2.ed. Rio de Janeiro: Contemporânea, 2011.

VERGARA, S. C. **Métodos de pesquisa em Administração**. São Paulo: Atlas, 2009.

VIDA DE MOTORISTA. Quanto um Uber ganha por dia? Saiba como calcular! **Vida de Motorista**, 09 jul. 2020. Disponível em: <https://vidademotorista.com.br/quanto-um-uber-ganha-por-dia/>. Acesso em: 22 mar. 2022.

WOOD JR., T. **Fordismo, Toytismo e Volvoismo**: os caminhos da indústria e busca do tempo perdido. São Paulo: Atlas, 1995.

YAZBEK; M. C. Proteção Social e Crise no Brasil Contemporâneo. In RAICHELIS, R.; VICENTE, D.; ALBUQUERQUE, V. (org.). **A nova morfologia do trabalho no Serviço Social**. São Paulo: Cortez, 2018.