

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO**

MARTÍN ANDRÉS MOREIRA ZAMORA

**UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NO CONTEXTO BRASILEIRO:
articulação do arcaico e do moderno no século XXI**

**Porto Alegre
2022**

MARTÍN ANDRÉS MOREIRA ZAMORA

**UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NO CONTEXTO BRASILEIRO:
articulação do arcaico e do moderno no século XXI**

Tese de Doutorado em Administração
apresentado ao Programa de Pós-graduação
em Administração da Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, como requisito parcial para
a obtenção do título de doutor.

Orientador: Fabio Bittencourt Meira

**Porto Alegre
2022**

CIP - Catalogação na Publicação

Zamora, Martín Andrés Moreira
Uberização do trabalho no contexto brasileiro:
articulação do arcaico e do moderno no século XXI /
Martín Andrés Moreira Zamora. -- 2022.
155 f.
Orientador: Fabio Bittencourt Meira.

Tese (Doutorado) -- Universidade Federal do Rio
Grande do Sul, Escola de Administração, Programa de
Pós-Graduação em Administração, Porto Alegre, BR-RS,
2022.

1. uberização do trabalho. 2. dialética. 3.
arcaico. 4. moderno. 5. contexto brasileiro. I. Meira,
Fabio Bittencourt, orient. II. Título.

MARTÍN ANDRÉS MOREIRA ZAMORA

**UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NO CONTEXTO BRASILEIRO:
articulação do arcaico e do moderno no século XXI**

Projeto de Tese de Doutorado em Administração apresentado ao Programa de Pós-graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de doutor.

Porto Alegre, 24 de novembro de 2022

Banca examinadora:

Prof. Dr. Fabio Bittencourt Meira
Orientador
(PPGA/UFRGS)

Prof. Dr. Francis Kanashiro Meneghetti
(PPGA/UTFPR)

Prof. Dr. Fernando Dias Lopes
(PPGA/UFRGS)

Prof (a). Dr(a). Deise Luiza da Silva Ferraz
(PPGA/UFMG)

Ao Piranha, ao Chico, ao Zeca, aos motoristas e entregadores do CITA
e a todos os que ousam lutar pelo fim da exploração do trabalho!

A Francisco de Oliveira em comemoração aos
50 anos da Crítica à Razão Dualista.

AGRADECIMENTOS

“Oi, vocês conseguem me ouvir!”. Essa foi a forma com que nos comunicamos durante a pandemia, nos diferentes espaços que precisaram sair do presencial e rumar para o virtual, no período de março de 2020 a, praticamente, o final do ano que escrevo. Essa condição trouxe mais desafios ao já desafiador percurso de escrever uma tese. Tal missão teria sido impossível se não contasse com a ajuda de muitas pessoas que contribuíram com este trabalho e quero deixar o meu agradecimento.

Ao meu orientador, professor Fabio Meira, que me auxiliou nas diferentes fases da pesquisa e sempre se preocupou em acolher as minhas dificuldades e inseguranças. Aos professores da banca examinadora Deise Ferraz, Francis Meneghetti e Fernando Lopes, obrigado por aceitar o nosso convite e pelas contribuições. Aos professores Francis e Fernando devo um agradecimento pelas contribuições na banca de análise do projeto desta pesquisa. Da mesma forma, agradeço ao professor Henrique Novaes pelas suas contribuições na avaliação do ensaio e pelas contribuições posteriores. Agradeço também à professora Juliane Peruzzo que na sua passagem pela Escola de Administração leu o meu ensaio e fez inúmeras contribuições.

Faço um agradecimento especial aos motoristas de aplicativo que me cederam parte do seu tempo livre e contribuíram significativamente com esta pesquisa. Luiz, Chico, Zeca, Daniel e Patrícia obrigado por compartilharem comigo momentos importantes das suas vidas para que fossem insumo da minha pesquisa.

Sou muito grato à minha companheira Fabiana e ao meu filho Santiago. Obrigado pela paciência e por ter me ajudado em diversos momentos. Fabi, obrigado por ter me ouvido, por me ajudar nas diferentes escolhas e por revisar o meu texto, fazendo sempre apontamentos e críticas construtivas. Estendo esse agradecimento à família da Fabi com quem contei em diferentes momentos e faço a minha homenagem a dona Zaida (in memoriam) com quem muitas vezes conversei sobre o momento angustiante que nos tocou viver no Brasil.

Nesses anos de doutorado tive a oportunidade de estudar, trabalhar e conviver com pessoas magníficas que contribuíram muito para a minha formação. Assim, agradeço aos professores com quem tive a oportunidade de cursar disciplinas, Fernando Lopes, Daniel Lacerda, Claudia Antonello, Conceição Paludo, Andrea Oltramari, André Baldraia, Fernando Cotanda, Cinara Rosenfield, Luciana de Mello e Daniel Mocelin. Aos colegas Jaqueline Silinske, Adham Braga, Adri Pancotto, André Dias, Estevão Ruffoni, Greice Gomes, Henrique Soares,

Janiele Peres, Matheus Machado, Rita Santos, Paulo Cerqueira, Madalena Coelho, Kelly Spier, Bruno Lessa, Fabiano Fritzen e Jéssica de Mello. Obrigado pelas conversas, por compartilhar angústias e felicidades nessa vida pos-graduanda. Aproveito para agradecer o trabalho dos colegas que contribuíram com a representação estudantil seja no PPGA ou na Associação de Pós-Graduação e nos diferentes espaços que esta organização atua.

Agradeço ainda a Lucas Casagrande, a Fernando Oviedo, a André Baldraia e André Augustin por terem aceitado escrever e publicar junto comigo. Foi muito importante contar com vocês. Ao André Augustin, junto com o Francisco Magalhães devo um agradecimento especial por contar com as opiniões, críticas e revisões, não só do texto desta tese, como de diversas outras ajudas que recebi deles no percurso desta pesquisa.

Ainda no decorrer do doutorado tive a oportunidade de trabalhar como tutor e agora como professor substituto. Por isso, devo o agradecimento aos professores e colegas tutores do Curso de Especialização em Cooperativismo e do Curso de Especialização em Administração Pública e Social para o século XXI. Agradeço aos professores Jairo Bolter, Paulo Abdala e Rafael Flores e aos tutores Érik Fernandes e Bianca Beltrame.

Agradeço ainda aos professores, que me receberam como professor substituto na Escola de Administração da UFRGS, Maria Tereza Flores, Claudia Eccel, Daniel Abs, Andrea Oltramari e Guilherme Câmara. Agradeço também aos meus alunos das turmas de Sociologia aplicada à Administração e Teorias Organizacionais II do semestre 2022/01.

A universidade não seria o que é se não fosse o trabalho incansável de inúmeros servidores concursados e terceirizados. Como não tenho como agradecer a todas e todos, faço meu agradecimento às servidoras Sandra Cela e Anaís Medeiros do PPGA, cujo trabalho foi fundamental para o meu percurso na pós-graduação. Deixo ainda a minha homenagem ao servidor Thiago Antunes Cardoso (in memoriam).

Devo ainda um agradecimento à CAPES pela concessão de bolsa de doutorado, a qual foi fundamental para que pudesse concluir os meus estudos de pós-graduação.

A todas e todos o meu mais sincero agradecimento.

UBERIZAÇÃO DO TRABALHO



SIM, A VAGA É PRA ASCENSORISTA, MAS NÃO TEM CARTEIRA ASSINADA, NEM FÉRIAS, NEM DÉCIMO TERCEIRO, AH! E TEM MAIS: TU TENS QUE TRAZER DE CASA O TEU PRÓPRIO ELEVADOR!!!

SANTIA

AGÊNCIA DE EMPREGOS

RESUMO

Considerando a rápida expansão da uberização do trabalho no Brasil e tendo por foco os motoristas de aplicativo que trabalham para a Uber, o presente trabalho busca identificar, no contexto brasileiro, as características que favoreceram o desenvolvimento da uberização do trabalho. Para esse objetivo lançou-se mão das contribuições de Francisco de Oliveira sobre o desenvolvimento do capitalismo brasileiro, especialmente a dialética da articulação entre o arcaico e o moderno. Com base no materialismo dialético e apoiando-se na análise do processo de trabalho dos motoristas de aplicativo, defende-se a tese de que **a uberização do trabalho assimilou elementos do contexto brasileiro como o desemprego estrutural, o trabalho informal e a precariedade da mobilidade urbana, aliado à moderna tecnologia de informação e comunicação conformando uma renovada articulação entre o arcaico e o moderno.**

Palavras-Chave: uberização do trabalho, dialética, arcaico, moderno, contexto brasileiro

ABSTRACT

Considering the rapid expansion of the uberization of labor in Brazil and focusing on app drivers who work for Uber, this work seeks to identify, in the Brazilian context, the characteristics that favored the development of the uberization of labor. To this aim, I used the contributions of Francisco de Oliveira on the development of Brazilian capitalism, especially the dialectic of the articulation between the archaic and the modern. Based on dialectical materialism and supported by the analysis of the work process of app drivers, I defend the thesis that the uberization of work has assimilated elements of the Brazilian context, such as structural unemployment, informal work and the precariousness of urban mobility, combined with modern information and communication technology, forming a renewed articulation between the archaic and the modern.

Keywords: uberization of labor, dialectical, archaic, modern, brazilian context.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Distribuição etária dos trabalhadores uberizados no setor de transportes (em %)...61	61
Figura 2 - Percentual de trabalhadores uberizados no setor de transportes por gênero e raça..62	62
Figura 3 - Distribuição de escolaridade dos trabalhadores uberizados do setor de transportes (em %)...63	63
Figura 4 - Evolução do quantitativo de trabalhadores uberizados no setor de transporte.....64	64
Figura 5 - Evolução em índice do contingente de trabalhadores uberizados no setor de transportes por subgrupo.....64	64
Figura 6 - Evolução do rendimento efetivo médio mensal, em termos reais (em R\$).....65	65
Figura 7 - Evolução da jornada semanal de trabalho (em horas).....66	66
Figura 8 - Evolução do rendimento efetivo por hora trabalhada, em termos reais (em R\$).....66	66
Figura 9 - Notificação de punição aplicada a motorista.....83	83
Figura 10 - Tarifa dinâmica no centro de Porto Alegre.....86	86
Figura 11 - Brasil - Taxa de desocupação por trimestre (2012 - 2019).....106	106

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Brasil – População ocupada e desocupada em 1872, 1940, 1980 e 2018.....	102
Tabela 2 - Brasil – População por tipo de ocupação e taxa de precarização em 1940, 1980 e 2018.....	103
Tabela 3 - Evolução da frota de veículos no Brasil (2007 - 2021).....	109

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Descrição dos motoristas de aplicativo entrevistados.....	14
Quadro 2 - Produtos oferecidos pela Uber Technologies Inc no Brasil em 2022.....	59
Quadro 3 - Principais tarefas dos motoristas de aplicativo.....	70
Quadro 4 - Experiências produtivas com elementos comuns à uberização do trabalho.....	128

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABLA – Associação Brasileira de Locadores de Automóveis
ALMA – Associação Liga dos Motoristas de Aplicativo
AMASP – Associação dos Motoristas de Aplicativo de São Paulo
AMPA – Apoio aos Motoristas por Aplicativo
AMPABA - Associação dos Motoristas Particulares de Aplicativos do estado da Bahia
ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
CITA – Coletivo Independente de Trabalhadores de Aplicativo
CLT – Consolidação das Leis do Trabalho
CNH – Carteira Nacional de Habilitação
CRLV – Certificado de Registro e de Licenciamento de Veículo
CUT – Central Única dos Trabalhadores
EAR – Exerce Atividade Remunerada
EC – Economia do Compartilhamento
GPS – Global Positioning System
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPCA – Índice de Preços ao Consumidor Ampliado
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LPT – Labor Process Theory
MEI – Micro Empreendedor Individual
NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
OIT – Organização Internacional do Trabalho
PEA – População Economicamente Ativa
PIB – Produto Interno Bruto
PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
POF – Pesquisa de Orçamentos Familiares
SIMTRAPLI - RS - Sindicato dos Motoristas de Transporte Individual por Aplicativo do Rio Grande do Sul
SVD – Sistema de Vendas Diretas
TIC – Tecnologia de Informação e Comunicação

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	5
1. MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA.....	9
1.1. Pressupostos epistemológicos.....	9
1.2. Percorso metodológico.....	12
2. O TRABALHO SOB O CONTROLE DO CAPITAL.....	16
2.1. Trabalho, processo de trabalho e exploração na sociedade capitalista.....	16
2.2. Trabalho e acumulação capitalista: do fordismo à acumulação flexível.....	23
3. ARCAICO E MODERNO NO BRASIL: UMA RELAÇÃO DIALÉTICA.....	31
3.1. Articulação do arcaico e do moderno na emergência do capitalismo brasileiro.....	31
3.2. O arcaico e o moderno no processo de industrialização brasileira.....	35
3.3. As manifestações da dialética arcaico-moderno no Brasil atual.....	42
4. A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO.....	47
4.1. Os diferentes conceitos e suas implicações: gig economy, plataformização ou uberização?.....	47
4.2. Da Economia do Compartilhamento ao surgimento da Uber.....	51
4.2.1. A Economia do Compartilhamento.....	52
4.2.2. O surgimento da uberização.....	57
4.2.3. A uberização no Brasil.....	60
4.3. O processo de trabalho na uberização.....	67
4.3.1. O processo de trabalho e suas tarefas: trabalhar on-line e offline.....	68
4.3.2. A gestão do trabalho na dispersão.....	74
4.3.3. Uberização do trabalho e processo de valorização.....	87
4.3.4. Entre o consentimento e a resistência.....	90
5. A ARTICULAÇÃO DIALÉTICA DO ARCAICO E DO MODERNO NA UBERIZAÇÃO DO TRABALHO.....	98
5.1. Desemprego, trabalho informal e precarização.....	100
5.2. Mobilidade urbana: fomento ao transporte individual e precarização do transporte coletivo.....	107
5.3. Antecedentes organizacionais da uberização do trabalho no Brasil.....	111

5.3.1. Raízes toyotistas da uberização do trabalho.....	111
5.3.2. Assimilação das formas arcaicas para a acumulação de capital.....	116
5.4. O melhor dos cenários para a uberização do trabalho.....	130
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	133
REFERÊNCIAS.....	138

INTRODUÇÃO

Solicitar uma corrida por meio de um aplicativo faz parte do cotidiano das grandes cidades brasileiras. Basta abrir o aplicativo no *smartphone*, informar os endereços de partida e destino e aguardar o motorista no local indicado. Esta ação é tão comum e frequente que não percebemos como é recente pois há uma década apenas, quem não contasse com um veículo particular precisava se locomover por meio do transporte coletivo em alguma de suas formas (ônibus, metrô etc.) ou por meio de táxis que também possuem uma concessão pública. Essa nova opção de deslocamento, que no Brasil só foi possível em algumas capitais a partir de 2014, surge por meio de uma nova forma de organização do trabalho chamada de *uberização do trabalho*.

Apesar do nome, a uberização do trabalho não surge apenas com a Uber, ela é resultado de tendências globais que apontam para novas formas de controle, gerenciamento e subordinação (ABÍLIO, 2019), oriundas das transformações ocasionadas pela crise do padrão de acumulação fordista e emergência do padrão de acumulação flexível (HARVEY, 2010) e reforçada pelo processo de financeirização da economia global (CHESNAIS, 1996; DUMÉNIL; LÉVY, 2003). As principais características da uberização do trabalho são: (1) a radicalização da flexibilidade da força de trabalho, formando um trabalhador *just-in-time*, com jornada de trabalho indefinida e sempre disponível; (2) o vínculo de trabalho frágil, através do perfil cadastrado, com a redução da remuneração ao tempo efetivamente trabalhado e por produção (salário por peça); (3) o controle do trabalho através de algoritmos alimentados pela participação dos clientes e que logo executam punições e recompensas; (4) a exigência de que a venda da força de trabalho venha acompanhada de uma parte dos meios de produção (ZAMORA; MEIRA, 2022).

A Uber Technologies Inc iniciou as suas atividades na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos, em 2009. Atualmente atua em mais de 10 mil cidades localizadas em 71 países e realiza mais de 19 milhões de viagens diárias para seus 118 milhões de clientes. No Brasil, a organização começou a oferecer os seus serviços em 2014 e desde a sua implantação se expandiu vertiginosamente, operando em mais de 500 cidades e mais de um milhão de motoristas para atender mais de 22 milhões de clientes (UBER, 2020). Antes da Uber, a Economia do Compartilhamento (EC) surgiu como um movimento social que assimilou diversas críticas direcionadas ao capitalismo contemporâneo, como o baixo senso de comunidade, o individualismo, o consumismo, a aquisição de produtos centralizados nas grandes corporações e os danos ao meio ambiente, propondo a formação de um mercado em que as plataformas conectariam ofertantes e demandantes. Diferente do que espera-

vam os ativistas dessa nova economia, a EC propagou um livre mercado inóspito e desregulado (SLEE, 2017), erguendo as bases para a uberização do trabalho – frequentemente chamada de *gig economy* – nos países do capitalismo central, principalmente Estados Unidos e Europa.

No Brasil, a uberização do trabalho não chegou pela mão da Economia do Compartilhamento, mas como uma alternativa ao crescimento do desemprego e ao precário modelo de mobilidade urbana. Não houve, portanto, a formação de um movimento que apresentasse uma crítica, mesmo que superficial, a algumas características do capitalismo, mas o foco na prestação de serviços e na geração de renda. A rápida expansão da uberização do trabalho no Brasil, nos remete a questionar como é possível que um modelo de organização pensado nos Estados Unidos que apresenta profundas modificações na organização do trabalho conseguiu obter tal desempenho. Esse estranhamento inicial levou esta pesquisa a buscar no contexto brasileiro os elementos que contribuíram para o rápido crescimento da uberização do trabalho no Brasil. Assim, o objetivo geral desta tese é **identificar, no contexto brasileiro, as características que favoreceram o desenvolvimento da uberização do trabalho.**

Para atingir o presente objetivo, lança-se mão da dialética da articulação do arcaico e do moderno (OLIVEIRA, 2003) que rompe com as explicações formalistas que observam uma oposição linear entre o atrasado e o moderno, sendo que a implantação deste último superaria o primeiro. Oliveira (2003) afirma que, no Brasil, a implantação da indústria moderna só foi possível graças à assimilação de formas tidas como atrasadas, como a agricultura de subsistência, a autoconstrução e um setor terciário baseado no trabalho informal.

A tese defendida é que **a uberização do trabalho assimilou elementos do contexto brasileiro como o desemprego estrutural, o trabalho informal e a precariedade da mobilidade urbana, aliado à moderna tecnologia de informação e comunicação conformando uma renovada articulação entre o arcaico e o moderno.**

O presente trabalho conta com cinco capítulos além desta introdução. O primeiro capítulo descreve os pressupostos epistemológicos da pesquisa e o percurso metodológico. O caminho de pesquisa proposto passa por apreender a uberização do trabalho no contexto brasileiro, descrevendo as principais características dessa nova organização do trabalho. Ao mesmo tempo, busca no capitalismo brasileiro os elementos que permitem explicar a rápida ascensão desse fenômeno organizacional. Tal percurso será percorrido usando a bússola do materialismo dialético, cujos pressupostos serão apresentados. Finalmente, o capítulo descreve os métodos de coleta e análise de dados.

O segundo capítulo aborda o trabalho sob o controle do capital. Na primeira seção argumenta-se, à luz da teoria marxista, que o trabalho é a capacidade humana de transformar o ambiente e, concomitantemente, transformar o próprio ser humano. A reunião da capacidade de trabalhar, dos

meios de trabalho e do objeto de trabalho formam o processo de trabalho. Na sociedade capitalista, o trabalho torna-se estranhado, perdendo seu potencial emancipador (KONDER, 2009). Partindo de Marx (2013) e Braverman (1977), descreve-se a transformação da força de trabalho em mercadoria, as formas de apropriação do produto excedente e as diferentes fases que o capital teve que percorrer para subordinar o trabalho, primeiro através da manufatura e depois da grande indústria. Dito percurso foi necessário para que o capital controlasse o processo de produção, instituindo no chão de fábrica a separação entre a concepção e a execução do processo de trabalho. Nesse sentido, aponta-se o papel da gerência como elemento fundamental da ruptura e formação do antagonismo entre mão e cérebro, pensar e fazer. Na segunda seção descreve-se o trabalho na especificidade do padrão de acumulação flexível (HARVEY, 2010). Argumenta-se que na década de 1970 manifestou-se uma crise que demonstrava os limites do padrão de acumulação fordista e exigiu uma reconfiguração da organização do trabalho e da produção. A crise do fordismo levou ao surgimento do padrão de acumulação flexível e à expansão do modelo toyotista (GOUNET, 1999).

O terceiro capítulo descreve a relação dialética entre o arcaico e o moderno no Brasil. Argumenta-se que a emergência e o desenvolvimento do capitalismo brasileiro partiram da conjugação de elementos arcaicos e modernos, no qual se optou por políticas de conciliação e não de ruptura e de substituição do primeiro pelo segundo. Na primeira seção aponta-se a emergência do capitalismo no Brasil como oriundo de uma revolução “pelo alto”, no qual a nascente burguesia se apoiou no poder do estamento escravocrata e senhorial. Na segunda seção analisa-se uma nova relação entre o arcaico e o moderno oriunda do processo de industrialização do país. Tendo por base o texto denominado “Crítica da Razão Dualista” de Francisco de Oliveira (2003), argumenta-se que diferentemente da oposição apontada por diversos analistas, existe uma simbiose entre os setores chamados de “modernos”, especialmente os industriais, e os setores tidos como “arcaicos” ou atrasados em que ambos se retroalimentam. A terceira e última seção joga pistas sobre qual seria a nova conformação da dialética do arcaico e do moderno na sociedade brasileira atual.

O quarto capítulo apresenta a uberização do trabalho. O capítulo inicia apresentando os diversos conceitos que vêm sendo utilizados para denominar o fenômeno em análise justificando a opção deste trabalho pelo conceito supracitado. A seguir, aponta-se as origens do movimento da Economia do Compartilhamento (EC), o qual cumpriu um papel importante para o desenvolvimento da uberização, para logo abordar o surgimento da Uber, sua expansão e sua implantação no Brasil, o perfil dos seus motoristas e alguns impactos da uberização do trabalho, como o aumento da jornada de trabalho e a queda nos rendimentos. Argumenta-se que, apesar de utilizar alguns dos valores da Economia do Compartilhamento, a Uber já surge descolada de tais valores, formando-se como uma grande conglomerado e tendo entre seus acionistas grandes empresas e grandes fundos de investi-

mento. Apesar de negar peremptoriamente que se trata de uma organização que trabalha com transporte, verifica-se que os seus principais produtos estão vinculados ao deslocamento de pessoas, de mercadorias ou bens em geral. Por fim, descreve-se o processo de trabalho dos motoristas de aplicativo, a partir das entrevistas realizadas em campo, tendo por pano de fundo a Teoria do Processo de Trabalho (BRAVERMAN, 1977; THOMPSON, 1990). A partir dessa análise, expõem-se as formas de controle utilizadas pela Uber sobre o trabalho dos motoristas, o processo de valorização do valor e as relações entre consentimento e resistência.

O quinto capítulo aponta a uberização do trabalho como uma das formas da articulação dialética entre o arcaico e o moderno na atualidade. A partir das características iminentes da uberização, argumenta-se que o desemprego, o trabalho informal e a precarização do trabalho, somado à crise de mobilidade urbana e aos incentivos à indústria automotiva que fomentaram a aquisição de veículos privados em detrimento do transporte coletivo público, foram elementos catalisadores para o rápido crescimento da uberização do trabalho no Brasil. Apresenta-se ainda os antecedentes organizacionais da uberização em que as características iminentes dessa forma de organização são identificadas em arranjos produtivos tidos como “arcaicos”. Assim, argumenta-se que as principais características da uberização podem ser encontradas em organizações brasileiras, muito antes desta, mesmo que de forma fragmentada e limitada a uma experiência ou uma região.

No sexto e último capítulo são apresentadas as considerações finais.

1. MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA

Esta pesquisa surge da necessidade de compreender o rápido crescimento da uberização do trabalho no Brasil. Tomando por marco a implantação da Uber no país, que se deu em 2014, a uberização do trabalho cresceu em número de motoristas, aumentou o número de cidades em que atua e se expandiu para outros setores como o de entrega de alimentos. Esse rápido crescimento, que será detalhado à frente, permitiu colocar a uberização no cotidiano das principais cidades brasileiras. Tal constatação leva a questionar o que permitiu que uma mudança tão profunda na organização do trabalho, que foi pensada nos Estados Unidos, tenha se adaptado tão bem na sociedade brasileira.

O caminho de pesquisa aqui proposto passa por apreender a uberização do trabalho no contexto brasileiro, descrevendo as principais características da primeira e, ao mesmo tempo, buscando no capitalismo brasileiro os elementos que permitem explicar a rápida ascensão desse fenômeno organizacional. Para seguir esse percurso é preciso lançar mão do materialismo dialético, cujos pressupostos epistemológicos são apresentados a seguir. Logo explicar-se-á o percurso metodológico, principalmente no que diz respeito à coleta e análise de dados.

1.1. Pressupostos epistemológicos

A escolha de um método de pesquisa está relacionada à forma com que o pesquisador observa a realidade e atua sobre ela. A dialética materialista tem por objetivo o estudo da “coisa em si”. Isso significa compreender que a realidade se manifesta, se mostra de forma diferente daquilo que realmente é, ou seja, ela tem uma aparência e uma essência. As formas fenomênicas da realidade podem se apresentar de modo completamente contraditório em relação à essência da “coisa em si”, obrigando o pesquisador a percorrer um longo trajeto em busca do real (KOSIK, 1976). Esse *détour* é a atividade científica por excelência pois se houvesse identidade entre essência e aparência, não haveria necessidade de ciência (MARX; ENGELS, 2007).

O ponto de partida para compreender a realidade social é aquilo que de mais imediato aparece: os indivíduos reais que se encontram determinados por condições materiais de vida, que por sua vez, são resultados de atividades passadas de outros indivíduos. No entanto, esta forma aparente se encontra como uma representação caótica da realidade (MARX, 2011). A aparência joga luzes e sombras sobre o objeto pesquisado, indica a sua essência e, ao mesmo tempo, a esconde. Por isso, o pesquisador não pode incorrer no equívoco de descartar da sua explicação as formas de manifestação daquilo que deseja compreender.

Captar o fenômeno de determinada coisa significa indagar e descrever como a coisa em si se manifesta naquele fenômeno, e como ao mesmo tempo nele se esconde. Compreender o fenômeno é atingir a essência. Sem o fenômeno, sem sua manifestação e revelação, a essência seria inatingível. [...] A realidade é a unidade do fenômeno e da essência. Por isso a essência pode ser tão irreal quanto o fenômeno, e o fenômeno tanto quanto a essência, no caso *em que* se apresentem isolados e, em tal isolamento, sejam considerados como a única ou a autêntica realidade (KOSIK, 1976, p. 16).

Para Kosik (1976), a dialética da atividade e da passividade do conhecimento humano manifesta-se no fato de que, para conhecer a coisa em si, o ser humano deve primeiro transformá-la em coisas para si, deve submetê-la à própria práxis para constatar como ela é. A produção de conhecimento não é mera contemplação. A contemplação do mundo parte dos resultados da práxis humana. A humanidade só conhece a realidade na medida em que a recria como realidade humana. Dessa forma, compreender a coisa em si exige sua análise: decomposição para assimilar a sua estrutura e suas relações, diluindo as formas reificadas do mundo objetivo e ideal para retirar “sua fixidez, naturalidade e pretensa originalidade, para se mostrarem como fenômenos derivados e mediatos, como sedimentos e produtos da práxis social da humanidade” (KOSIK, 1976, p. 21). A decomposição do objeto em categorias mais simples nos permite perceber quais são as suas determinações abstratas. Com estas determinações definidas, parte-se do abstrato em direção ao concreto. Este retorno consiste em situar as “partes” no “todo”, como ato inverso ao efetuado pela abstração analítica. Assim, a análise dialética “parte da determinação abstrata e constrói sinteticamente uma totalidade – concreta em relação à determinação, abstrata em relação à totalidade concreta explicada” (DUSSEL, 2012, p. 53).

Sendo o concreto formado por múltiplas determinações, a totalidade nos mostra que estes diferentes aspectos da realidade formam uma unidade, pertencendo a uma dinâmica objetiva que os modifica no decorrer do processo transformador da realidade. Como argumenta Pinto (1960, p. 126–127), os múltiplos aspectos da realidade formam uma unidade, o que não significa que se encontrem imobilizados numa cadeia de ações causais recíprocas, “mas pertencem a um dinamismo objetivo que os vai modificando a todos simultaneamente, ao longo do processo transformador da realidade”. Assim, a totalidade “representa uma estrutura ontológica concreta, constituída no decurso do processo histórico, cuja racionalidade imanente a explica, e só se apreende empiricamente”.

A totalidade não pode ser confundida com a necessidade de analisar *todos os fatos* que podem perpassar um objeto de estudo. A totalidade é a realidade como um todo estruturado e dialético dentro do qual um fato pode ser racionalmente compreendido. A mera acumulação de fatos não significa conhecer a realidade, e mesmo que pudesse reunir todos os fatos em seu conjunto, ainda assim, não se constituiria uma totalidade. Os fatos só são conhecimento da realidade se compreendidos como integrantes de um todo dialético, entendidos como partes estruturais do todo (KOSIK,

1976). Assim, a elaboração da investigação dialética obedece a um duplo movimento. Primeiramente, relaciona as determinações, agora definidas na forma de conceitos enquanto essência pensada, entre si codeterminando-se mutuamente. Num segundo momento, constitui-se, a partir das relações entre conceitos, uma nova totalidade articulada (DUSSEL, 2012). Cabe destacar ainda, que para o materialismo dialético, a totalidade não é formada por um todo harmônico, mas “uma unidade concreta de forças opostas em uma luta recíproca” (LUKÁCS, 2007, p. 59). Não é uma totalidade rígida, mas viva e relativa, resultado de totalidades subordinadas e, da mesma forma, é função de totalidades superiores.

Analisar a realidade social implica analisar fatos que estão em movimento, portanto, se encontram em constante transformação. Para que este movimento seja analisado à luz da totalidade, são importantes a mudança e a permanência. “O que e quanto permanece e o que, quanto e como muda, bem como a relação entre o que permanece e o que muda são outras questões, mas que só podem ser compreendidas na medida em que houver, na própria realidade, esta relação entre permanência e mudança” (TONET, 2013, p. 68). Dessa forma, mesmo uma ruptura radical não significa completa descontinuidade. Trata-se do movimento de conservação, superação e elevação a um novo patamar. Não faria sentido defender uma mudança total do mundo se ele fosse um mero amontoado de partes aleatoriamente conectadas. Se assim fosse, o mundo social não existiria. Assim, analisar o movimento do real passa pela investigação da continuidade na descontinuidade e da descontinuidade na continuidade, buscando os saltos qualitativos dados em cada processo. Este movimento de apreensão do real não é um caminho linear em direção à verdade.

[...] o pensamento dialético parte do pressuposto de que o conhecimento humano se processa num movimento em espiral, do qual cada início é abstrato e relativo. Se a realidade é um todo dialético e estruturado, o conhecimento concreto da realidade não consiste em um acrescentamento sistemático de fatos a outros fatos, e de noções a outras noções. É um processo de *concretização* que procede do todo para as partes e das partes para o todo, dos fenômenos para a essência e da essência para os fenômenos, da totalidade para as contradições e das contradições para a totalidade; e justamente neste processo de correlações em espiral no qual todos os conceitos entram em movimento *recíproco* e se elucidam mutuamente, atinge a concreticidade (KOSIK, 1976, p. 50).

Como descrito por Kosik (1976), esse todo estruturado é também dialético porque carrega em seu interior diversas contradições. A totalidade não é uma totalidade harmônica e o papel das contradições é central para a apreensão do real. Enquanto na lógica formal a contradição é vista como uma incompatibilidade, ou seja, um falseamento, para a lógica dialética é a partir da contradição que se efetiva a passagem de uma determinação para outra por meio da superação permanente desses contrários (ENGELS, 2015; LEFEBVRE, 1991; LUKÁCS, 2012).

A contradição dialética é uma inclusão (plena, concreta) dos contraditórios um no outro e, ao mesmo tempo, uma exclusão ativa. E o método dialético não se contenta em dizer que "existem contradições", pois a sofística, o ecletismo ou o ceticismo são capazes de dizer o mesmo. *O método dialético busca captar a ligação, a unidade, o movimento que engendra os contraditórios, que os opõe, que faz com que se choquem, que os quebra ou os supera.* Assim, no mundo moderno, o exame e a análise mostram que as condições econômicas — a própria estrutura das forças produtivas industriais — criam as contradições entre grupos concorrentes, classes antagonistas, nações imperialistas. Portanto, convém estudar esse movimento, essa estrutura, suas exigências, com o objetivo de tentar *resolver* as contradições (LEFEBVRE, 1991, p. 238, grifos no original).

Assim, a escolha pelo materialismo dialético parte do pressuposto de que a sociedade capitalista não é uma sociedade harmônica, ao contrário, desde o seu surgimento convive com profundas contradições, sendo o conflito entre capital e trabalho sua contradição fundamental. Sem essa contradição, não é possível existir modo de produção capitalista. Mesmo sendo fundamental, a contradição entre capital e trabalho não é estática. Diferente disso, está sempre em movimento, preservando a sua essência e modificando a sua aparência, o que lhe permite assimilar diferentes formas de manifestação.

1.2. Percurso metodológico

O primeiro movimento desta pesquisa é colocar o rápido desenvolvimento da uberização do trabalho no Brasil como um fenômeno que deve ser estranhado, isto é, que precisa ser abstraído da cotidianidade e colocado em contexto. Dessa forma, a uberização não seria explicada apenas pelas suas características internas – opção assumida pelos autores que compreendem a *gig economy* como uma tecnologia disruptiva que, dadas as suas características, transforma as relações de trabalho (ORANBURG; PALAGASHVILI, 2018) – mas por como estas se relacionam com as totalidades preexistentes como o trabalho, o capitalismo, o padrão de acumulação flexível e, no caso da Uber, cujos motoristas de aplicativo são o objeto desta pesquisa, a mobilidade urbana. Todos esses elementos ganham particularidades significativas quando confrontados no contexto brasileiro.

Assim, a pergunta orientadora desta pesquisa é: **quais são os elementos do contexto brasileiro que favoreceram a implantação da uberização do trabalho?**

Os objetivos geral e específicos são descritos conforme segue:

Objetivo geral: **identificar, no contexto brasileiro, as características que favoreceram o desenvolvimento da uberização do trabalho.**

Objetivos específicos:

- apresentar as principais características da uberização do trabalho;

- verificar os elementos de continuidade e descontinuidade da uberização do trabalho em relação ao contexto brasileiro.

Apontar o contexto brasileiro como pano de fundo é importante por dois motivos. Primeiro porque tanto a Uber como a uberização do trabalho não foram concebidos pensando na economia brasileira ou nos países do capitalismo periférico. Apesar do tom fabulesco, conta-se que a ideia da Uber surgiu quando os seus fundadores, Garret Camp e Travis Kalanick, encontraram dificuldades para conseguir um táxi nas ruas de Paris (MENDES, 2021). Essa ideia foi implementada primeiramente nos Estados Unidos em 2009 e só chegou ao Brasil cinco anos depois. Segundo, porque mesmo que a Uber opere de maneira muito semelhante nos diferentes países em que atua, cada nação apresenta uma formação econômica e social diferente e os fatores que contribuem para o desenvolvimento da uberização não são sempre os mesmos. No caso do continente europeu e de alguns países da América, o trabalho dos imigrantes é peça chave para explicar a uberização do trabalho (GRAHAM; ANWAR, 2019; VAN DOORN; FERRARI; GRAHAM, 2020), o que não acontece de forma significativa no contexto brasileiro¹.

Situar a uberização do trabalho no contexto brasileiro também exige explicar o Brasil, que esta nova forma de organização do trabalho encontrou, e como chegou a tal configuração. Para isso, lança-se mão do trabalho de Francisco de Oliveira (2003), que explica a sociedade brasileira a partir da articulação dialética entre o arcaico e o moderno. Um dos méritos de Oliveira (2003) é o de criticar as teses cepalinas que se apoiavam na lógica formal e numa visão liberal de desenvolvimento econômico em que o surgimento do moderno suplantaria relações arcaicas de trabalho e de produção. Para o autor, as formas tidas como modernas acabam assimilando as formas arcaicas e apoiando-se nestas para o seu desenvolvimento. Assim, o desenvolvimento capitalista no Brasil não só não superou as formas arcaicas como as reconfigurou, colocando-as a serviço da acumulação de capital.

Para identificar as transformações na organização do trabalho partirei daquilo que aparece de mais imediato: o trabalho dos motoristas de aplicativo, em especial da Uber. Como afirmei acima, esta escolha se dá pelo fato da Uber ser a empresa líder no seu segmento e aquela que aplica a uberização do trabalho em maior escala no Brasil e no mundo. A opção pelos motoristas da Uber, e não entregadores ou outra profissão que trabalhe com a mediação de aplicativos, para a realização desta pesquisa se deu porque é no setor de transporte individual de passageiros e objetos que esta nova forma de organização do trabalho vem demonstrando todo o seu potencial.

1 Relatório produzido pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento em parceria com a Uber afirma que em 2014 apenas 0,5% dos motoristas de aplicativo que trabalham no Brasil nasceram em outros países. Esse indicador é de 10,4% no Chile, 1,5% na Colômbia e 1,9% no México (AZUARA; GONZÁLEZ; KELLER, 2019).

A relação dos motoristas de aplicativo com a Uber se encontra fetichizada na forma de uma troca comercial entre semelhantes, entre empreendedores. Para superar sua aparência é necessário investigar como se dá o processo de trabalho para decompô-lo e confrontar as suas partes com a totalidade. O trabalho é meio de subsistência e transformação do ser humano e do seu meio, e alvo de exploração nos marcos da sociedade capitalista. Além disso, no capitalismo, o trabalho não se organiza sempre de uma mesma maneira, e a uberização surge na maturidade (que é também a crise) do padrão de acumulação flexível, apontando a possibilidade de uma nova configuração.

O processo de trabalho dos motoristas de aplicativo foi acessado a partir de entrevistas em profundidade com os trabalhadores. Outros métodos de acompanhamento, como a observação direta, pareceram contraproducentes para motoristas e passageiros, dada a necessidade de trafegar com um estranho no veículo. Soma-se o fato de que o pesquisador não possui habilitação para dirigir, o que impediu a realização de uma pesquisa participante. Dessa forma, as conversas com motoristas se mostraram a melhor maneira de obter os dados necessários para analisar o processo de trabalho. Os questionamentos direcionaram-se à jornada, à propriedade do veículo, à relação com a organização detentora da plataforma etc. As respostas deram pistas sobre a organização do trabalho e foram confrontadas com outras fontes como os documentos produzidos pela empresa, artigos científicos, teses e dissertações com tema relacionado à uberização do trabalho e demais referências pertinentes.

Os entrevistados foram selecionados por meio da técnica bola de neve, em que cada entrevistado sugere alguns nomes ao pesquisador para futuras entrevistas, montando uma rede de entrevistados (VINUTO, 2014). O quadro 1 apresenta a descrição dos motoristas entrevistados.

Quadro 1 - Descrição dos motoristas de aplicativo entrevistados

Entrevistado	Idade	Escolaridade	Tempo na atividade
Luiz	45	Superior incompleto	3 anos
Daniel	26	Superior incompleto	3 anos
Zeca	55	Ensino Médio	1,5 anos
Chico	36	Superior incompleto	3 anos
Patrícia	28	Ensino superior	6 meses

Fonte: elaboração própria.

As entrevistas foram semi-estruturadas, contando com o auxílio de um roteiro que tinha por finalidade lembrar de abordar os principais aspectos do processo de trabalho. O objetivo foi o de compreender se as diferentes experiências dos trabalhadores apresentavam semelhanças significativas, o que foi constatado na última entrevista, em que se atingiu o ponto de saturação. O contexto

da pandemia de Covid-19 exigiu a busca de novas tecnologias de comunicação que permitissem a realização do diálogo de forma adequada, sem colocar em risco os participantes. Assim, muitas entrevistas foram realizadas por meio de videochamadas. A transcrição das entrevistas foi realizada de forma a respeitar a voz dos entrevistados, adequando o texto para permitir a sua compreensão, sem abandonar a coloquialidade e autenticidade das respostas.

Os dados coletados possibilitaram o levantamento do conjunto de tarefas e rotinas dos motoristas de aplicativo, que foram confrontados com o arcabouço da Labor Process Theory (BRAVERMAN, 1977; THOMPSON, 1990), e seus quatro pontos centrais: (1) estudo da 'função' do trabalho na acumulação de capital, no contexto definido do local de trabalho; (2) atenção especial ao papel das habilidades neste processo; (3) foco na lógica de controle do processo de trabalho exercido por um empregador como condição prévia fundamental para o movimento de conversão que transforma a força de trabalho dos trabalhadores em uma mercadoria; e (4) o desvelamento das relações sociais entre capital e trabalho no espaço de produção como 'antagônico estruturalmente', resultando em um foco na autonomia, consentimento e resistência no trabalho. Isso tornou possível descrever os trabalhos on-line e offline, o processo de valorização e as relações de consentimento e resistência. Além disso, foi possível apontar quais são as características imanentes da uberização do trabalho. Em posse dessas, retorna-se ao cenário brasileiro para compreender como a uberização do trabalho articula o arcaico e o moderno buscando esses elementos de continuidades e discontinuidades no mercado de trabalho, na mobilidade urbana e nas organizações que antes mesmo da uberização apresentavam características em comum.

2. O TRABALHO SOB O CONTROLE DO CAPITAL

O presente capítulo apresentará o contexto do trabalho na sociedade capitalista contemporânea à luz da teoria marxista.

A primeira seção apresenta os conceitos de trabalho e de processo de trabalho como atividade da natureza humana pela qual os humanos transformam o seu meio e também se transformam. Na sociedade capitalista, o controle do processo de trabalho não pertence mais a quem trabalha, mas ao possuidor dos meios de produção. Argumenta-se que o controle do capital sobre o trabalho é um longo processo que começa com o trabalhador artesanal e domiciliar, passa pela formação da manufatura e pela mecanização da grande indústria. Em todas essas fases destaca-se o papel da gerência como promotora da ruptura entre concepção e execução do trabalho.

A segunda seção apresenta o trabalho situado após a crise do padrão de acumulação fordista assim como no surgimento e consolidação do padrão de acumulação flexível. À reação do capital à crise da década de 1970 se deu pela promoção da reestruturação produtiva que tomou o toyotismo e a financeirização da economia como estratégia frente à instabilidade do novo cenário econômico.

2.1. Trabalho, processo de trabalho e exploração na sociedade capitalista

O trabalho é a capacidade humana de transformação do ambiente criando valores de uso, isto é, coisas úteis para atender às mais diversas necessidades. Os humanos trabalham quando põem em movimento a sua força potencial, a sua força de trabalho transformando objetos da natureza, na sua forma pura ou que já receberam outros trabalhos, produzindo assim novos sentidos ao novo resultado do trabalho. Assim, o trabalho é transformador, pois ao mesmo tempo que ele muda o mundo, o mundo modificado também transforma a humanidade (MARX, 2013).

Ao definir o trabalho como forma de intervenção exclusivamente humana, Marx (2013) o diferencia da ação animal pela capacidade do trabalhador de abstrair na sua mente o resultado desejado, antes mesmo de transformá-lo em realidade.

Pressupomos o trabalho sob a forma exclusivamente humana. Uma aranha executa operações semelhantes às do tecelão, e a abelha supera mais de um arquiteto ao construir sua colmeia. Mas o que distingue o pior arquiteto da melhor abelha é que ele figura na mente sua construção antes de transformá-la em realidade. No fim do processo do trabalho aparece um resultado que já existia antes idealmente na imaginação do trabalhador (MARX, 2013, p. 211–212).

O ato de trabalhar, isto é, o *processo de trabalho* é composto por três elementos fundamentais. O primeiro é o próprio trabalho como atividade adequada a um fim. O segundo é o objeto de trabalho que é a matéria à qual é aplicada certa força de trabalho. Por fim, vêm os meios de trabalho, que são os instrumentos que permitem – e facilitam – a aplicação do trabalho a determinado objeto. O objeto de trabalho pode ser retirado diretamente da natureza ou ser ele mesmo resultado de um processo de trabalho anterior, como é o caso do algodão que se transforma em fio para logo se transformar em tecido². Sobre os meios de trabalho, Marx (2013, p. 213) afirma que são “um complexo de coisas que o trabalhador insere entre si mesmo e o objeto de trabalho e lhe serve para dirigir sua atividade sobre esse objeto”. Assim, desde os mais primitivos artefatos em pedra para a caça de animais até os modernos *smartphones* são exemplos de meios de trabalho. O conjunto de meios de trabalho e objetos de trabalho formam os meios de produção. Esses elementos reunidos compõem o processo de trabalho em diferentes períodos da história, sempre que os seres humanos precisavam modificar o meio em que viviam.

O processo de trabalho, que descrevemos em seus elementos simples e abstratos, é atividade dirigida com o fim de criar valores de uso, de apropriar os elementos naturais às necessidades humanas; é condição necessária do intercâmbio material entre o homem e a natureza; é condição natural eterna da vida humana, sem depender, portanto, de qualquer forma dessa vida, sendo antes comum a todas as suas formas sociais (MARX, 2013, p. 218).

Assim, o processo de trabalho aparece em todas as formas sociais, mas em todas elas as relações sociais de produção são diferentes. A forma como o excedente econômico é produzido e apropriado em cada sociedade assume características particulares em cada modo de produção (BANAJI, 2020). De acordo com Braverman (1977), a produção capitalista exige o intercâmbio mercantil e o dinheiro. Porém, a sua diferença específica é a compra e venda da força de trabalho. Para que a constituição de um mercado de força de trabalho seja possível, é necessário atender três condições que precisam se generalizar na sociedade. A primeira é que os trabalhadores devem encontrar-se despossuídos dos meios de produção, tendo acesso a eles apenas quando vendem a sua força de trabalho a terceiros. A segunda condição é que os trabalhadores devem estar livres de restrições legais, como no caso da escravidão, que os impeçam de dispor da sua força de trabalho. Por último, o emprego do trabalhador deve ter por propósito a expansão de uma unidade de capital que pertence a um empregador que atua como capitalista. “O processo de trabalho começa, portanto, com um contrato ou um acordo que estabelece as condições da venda da força de trabalho pelo trabalhador e sua

2 No trabalho imaterial, voltado para a produção de serviços, o objeto de trabalho está relacionado à necessidade que é atendida por este trabalho. Entendo que no caso dos motoristas da Uber, o objeto de trabalho é o deslocamento de pessoas e coisas.

compra pelo empregador. [...] O trabalhador faz o contrato de trabalho porque as condições sociais não lhe dão outra alternativa” (BRAVERMAN, 1977, p. 54–55).

Na sociedade capitalista, o produto do trabalho, salvo raras exceções, precisa assumir a forma de *mercadoria*. Uma mercadoria é um bem que atende uma ou várias necessidades, portanto tem *valor de uso*, e é encontrada no mercado. Ela se confronta com outras mercadorias, determinando assim o seu valor relativo entre si, o que foi chamado pela economia política de *valor de troca*. Porém, Marx (2013) argumenta que esta é apenas a sua aparência, a propriedade mais relevante da mercadoria precisa ainda ser desvelada. Abstraindo a singularidade de cada valor de uso, as mercadorias ainda possuem uma propriedade em comum: são produto do trabalho. Mas o trabalho também é dotado de valor de uso, para poder comparar as mercadorias é preciso abstrair os trabalhos úteis como o do marceneiro, o do pedreiro, o do cozinheiro ou qualquer outra das suas formas. “Ao desaparecer o caráter útil dos produtos do trabalho, também desaparece o caráter útil dos trabalhos neles corporificados; desvanecem-se, portanto, as diferentes formas de trabalho concreto, elas não mais se distinguem umas das outras, mas reduzem-se, todas, a uma única espécie de trabalho, o *trabalho humano abstrato*” (MARX, 2013, p. 60, grifo meu).

Assim, no modo de produção capitalista, o trabalho possui um duplo caráter que se materializa na mercadoria, é ao mesmo tempo, *valor de uso e valor*. O valor de uso se refere ao trabalho útil, ao conjunto de ações coordenadas com um objetivo específico. A esse trabalho Marx chama de *trabalho concreto*. Se isolarmos o trabalho das suas características físicas, da sua utilidade específica, o que sobra é o dispêndio de força de trabalho humana que é chamado de *trabalho abstrato*. Sem a noção de trabalho abstrato seria impossível medir o valor de cada mercadoria. O valor é definido como a materialização do trabalho abstrato e tem por medida a quantidade de trabalho socialmente necessário para produzir um determinado valor de uso³. Os possuidores da força de trabalho, ao encontrar-se desprovidos dos meios de produção, vendem a sua capacidade produtiva aos capitalistas e recebem em troca um salário destinado à reprodução da sua existência.

O valor da força de trabalho é determinado, como o de qualquer outra mercadoria, pelo tempo de trabalho necessário à sua produção e, por consequência, a sua reprodução. Enquanto valor, a força de trabalho representa apenas determinada quantidade de trabalho social médio nela corporificado. Não é mais que a aptidão do indivíduo vivo. A produção dela supõe a existência deste. Dada a existência do indivíduo, a produção da força de trabalho consiste em sua manutenção ou reprodução. Para manter-se, precisa o indivíduo de certa soma de meios de subsistência. O tempo de trabalho necessário à produção da força de trabalho reduz-se, portanto, ao tempo de trabalho necessário à produção desses meios de subsistência, ou o valor da força de trabalho é o valor dos meios de subsistência necessários à manutenção de seu possuidor” (MARX, 2013, p. 200–201).

3 “Mas, o que é valor? Forma objetiva do trabalho social despendido para produzir uma mercadoria. E como medir a magnitude do valor de uma mercadoria? Pela magnitude de trabalho que ela contém” (MARX, 2013, p. 615).

Marx (2013), explica que durante o processo de trabalho, a organização capitalista contrata um trabalhador para cumprir determinada jornada, contudo, o valor produzido durante esta jornada e o valor pago ao trabalhador na forma de salário não é o mesmo, este último equivale apenas a uma parte do valor produzido nesta jornada. Assim, a jornada de trabalho é composta de duas partes, sendo a primeira a responsável por produzir o valor diário da força de trabalho, na qual o trabalhador cria o valor que recebe do capitalista e recebe o nome de *tempo de trabalho necessário*. A segunda porção é chamada de *tempo de trabalho excedente* e se dá no período em que o trabalhador opera além do trabalho necessário, sendo que este esforço adicional não representa para ele nenhum valor. O trabalho excedente gera o mais-valor, que é apropriado pela organização capitalista.

Como o objetivo central da organização capitalista é obter lucros de forma contínua e crescente, ela precisa aumentar a participação do tempo de trabalho excedente no total da jornada de trabalho. Marx explica que esta ampliação pode ser feita de três maneiras: prolongando a jornada de trabalho, remunerando a força de trabalho abaixo da sua reprodução e transformando as condições técnicas e sociais do processo de trabalho, aumentando a sua força produtiva. As duas primeiras apresentam limites bem definidos. Além dos limites legais sobre a jornada de trabalho, conquistados ao longo do século XIX e XX, os trabalhadores precisam dormir, estudar, cuidar dos filhos, atividades que exigem tempo livre⁴. Assim, o aumento da produtividade e da intensificação do trabalho tornam-se as principais formas de aumentar a exploração do trabalho. Quando o mais-valor é produzido a partir do prolongamento do dia de trabalho é chamado de *mais-valor absoluto* e quando este é decorrente da diminuição do tempo de trabalho necessário em relação ao conjunto da jornada é chamado de *mais-valor relativo*.

O capital adiantado no processo de produção (D) se divide em duas partes: o capital constante (c), composto pelos meios de produção e o capital variável (v), representando o gasto com força de trabalho. Assim, temos que $D = c+v$ e $D' = (c+v) + m$, sendo o capital valorizado aquele composto pelo capital variável e pelo mais-valor (v+m) já que o capital constante (c) só conserva o seu valor nas mercadorias produzidas. O mais-valor está para o capital variável como o mais-trabalho está para o trabalho necessário. Assim, a **taxa de mais-valor** apresenta-se na fórmula: m/v . Sendo a expressão do grau de exploração da força de trabalho pelo capital. A **massa de mais-valor** produzido é igual ao mais-valor fornecido pela jornada de trabalho do trabalhador individual multiplicado pelo número de trabalhadores empregados. Sendo assim, a fórmula da massa de mais-valor é $M=(m/v).V$.

4 Tempo livre em relação ao tempo de venda da força de trabalho, muitas vezes utilizado para exercer trabalhos não remunerados, como é o caso do trabalho doméstico.

(...) a massa do mais valor produzido é igual à grandeza do capital variável adiantado multiplicada pela taxa de mais-valor, ou é determinada pela relação composta entre o número das forças de trabalho simultaneamente exploradas pelos mesmos capitalistas e o grau de exploração da força de trabalho individual (MARX, 2013, p. 468).

O excedente econômico no capitalismo surge na esfera da produção, sendo a esfera da circulação a responsável pela realização do ciclo do capital, isto é, o capital inicial em sua forma dinheiro (D) que adquire força de trabalho e meios de produção, que se transformam em novas mercadorias (M - M'), que partem para a esfera da troca. A transformação das mercadorias em novo capital, inclui o mais-valor (D-M-D'), valor que se valoriza (MARX, 2013). Esse processo de circulação do capital, em que o mesmo muda a sua forma – como dinheiro, como meios de produção e como mercadoria – se autovaloriza e retoma o seu ciclo, é chamado de *acumulação de capital*. Mesmo extraindo do trabalho o conjunto do mais-valor no processo de produção, a organização capitalista não pode ficar com a sua totalidade. Ela retém o lucro industrial e deve remunerar outras fatias do capital que são importantes para completar o processo produtivo. Assim, ao fazer uso do solo, precisa remunerar o capitalista fundiário com a *renda da terra*. Ao vender para o comércio se obriga a abrir mão do *lucro comercial* para remunerar o capitalista comercial⁵. Se tomou emprestado capital de terceiros, deve remunerar com o pagamento de *juros* ao capitalista financeiro. Outra parte da mais-valia dirige-se ao Estado por meio da cobrança de impostos (MARX, 2017).

Braverman (1977) explica que o início do capitalismo industrial se deu quando os capitalistas começaram a empregar um número significativo de trabalhadores que ficaram concentrados no mesmo lugar. Isso porque até esse momento, a produção estava dispersa em inúmeras oficinas de artesões que, a partir dos materiais adquiridos por esses capitalistas, trabalhavam e entregavam a sua produção em troca de um *salário por peça*, uma remuneração referente à quantidade produzida de determinada mercadoria, desconsiderando o tempo de trabalho. Esse modelo de organização da produção apresentava algumas dificuldades de controle como a não padronização dos produtos e o grande fluxo de mercadorias entre as diferentes oficinas. Além disso, cada artesão trabalhava da sua forma, ou seja, a produção domiciliar demonstrava uma capacidade limitada de transformar os processos de produção. Os trabalhadores ainda dominavam todo o processo produtivo. Como exercer controle sobre o trabalho sem a centralização era muito limitado, tornou-se um requisito para a gerência a reunião dos trabalhadores num único espaço. Tal medida tinha por objetivo “impor aos trabalhadores horas regulares de trabalho, em contraste com o ritmo autoimposto que incluía muitas interrupções, meio-expedientes e feriados, e em geral impedia a extensão da jornada de trabalho pa-

5 Neste caso, Marx (2017) supõe que o capitalista do setor produtivo poderia vender ao consumidor final os seus produtos, mas prefere abrir mão de uma parte da mais-valia ao repassá-lo ao capitalista comercial.

ra fins de produzir um excedente nas condições técnicas então existentes” (BRAVERMAN, 1977, p. 66).

Junto com a concentração dos trabalhadores na fábrica, os capitalistas precisavam interferir no processo de produção para exercer um controle maior sobre o trabalho, mas também para elevar a produtividade deste. Um dos primeiros mecanismos para tal é a instituição do trabalho parcelado, no qual o conjunto de tarefas executadas por um ofício, eram divididas e atribuídas a diferentes trabalhadores. Dessa forma, o sapateiro que trabalhava de forma artesanal, confeccionando sapatos desde o corte do couro ao acabamento final do produto, passa a trabalhar apenas em uma das tarefas que realizava. Por consequência, um grupo de trabalhadores passa a tratar o couro, outro grupo de trabalhadores é responsável pelo corte, outro grupo costura e assim sucessivamente. O próximo passo foi controlar os tempos e os movimentos desses trabalhadores, processo aprimorado com a adoção da maquinaria e do ingresso da ciência na chamada gerência científica.

A função principal da gerência ou da gestão é a separação entre concepção e execução do trabalho, rompendo com a sua unidade teleológica. O método de controle exige à gerência uma atividade no centro gerencial para cada atividade existente na produção. Isso porque cada uma das tarefas produtivas deve ser prevista, calculada, comunicada, atribuída, inspecionada e registrada no decorrer do processo produtivo até a sua conclusão. Dessa forma, as atividades produtivas são reproduzidas em papel (e hoje em meio digital) até obterem uma forma concreta.

A novidade disto, durante o século passado, residiu não na existência separada de mão e cérebro, concepção e execução, mas no rigor com o qual são divididos uma do outro, e daí por diante sempre subdivididas, de modo que a concepção seja sempre concentrada, tanto quanto possível, em grupos cada vez mais restritos dentro da gerência ou intimamente associados com ela. Assim, ao estabelecer relações sociais antagônicas, de trabalho alienado, mão e cérebro tornam-se não apenas separados, mas divididos e hostis, e a unidade humana de mão e cérebro converte-se em seu oposto, algo menos que humano (BRAVERMAN, 1977, p. 113).

Em suma, a formação da gerência consolida a passagem da subsunção formal do trabalho ao capital – na qual os trabalhadores, mesmo que assalariados, dominavam o processo de trabalho – para a hegemonia da subsunção real – na qual os trabalhadores perdem o controle sobre o seu trabalho (MARX, 1972). Assim, não é mais o trabalhador que se utiliza dos meios de produção, mas são estes que utilizam o trabalhador, tornando-o um mero apêndice. Esse processo de reduzir o trabalho humano a um mero objeto no processo produtivo, no qual o produto se manifesta como se fosse independente dos produtores, é chamado de *reificação* (KONDER, 2009).

Do ponto de vista da criação de trabalho excedente, o surgimento da grande indústria significou a passagem do mais-valor absoluto para a predominância do mais-valor relativo. Contudo, que o mais-valor relativo se torne a principal forma de extração de trabalho excedente não significa o fim do mais-valor absoluto. Ambas formas de mais-valor podem se apresentar de forma combinada. Isso acontece quando se reduz o tempo de trabalho necessário e ao mesmo tempo se prolonga a jornada de trabalho.

É importante observar que a análise de Marx não se restringe à produção de mercadorias tangíveis. Assim, um trabalho pode ter como resultado um serviço ou um produto imaterial e mesmo assim ser trabalho produtivo. Isto é possível porque, diferente dos economistas clássicos como Smith (1996) e Ricardo (1996) que associavam a produção de valor à produção de bens corpóreos, Marx compreende o trabalho produtivo como o trabalho que está associado à produção de mais-valor (CARCANHOLO, 2008; SANTOS, V. O., 2013). Braverman (1977, p. 347) ressalta que a categoria de classe⁶ trabalhadora não depende das diversas formas concretas de trabalho, mas da sua forma social. “O trabalho posto em ação na produção de bens não está por isso nitidamente separado do trabalho aplicado à produção de serviços, visto que ambos são formas de produção de mercadorias, e produção em base capitalista cujo objetivo é a produção não apenas de valor de troca mas de valor excedente para o capitalista”.

O capitalista que contrata empregados domésticos não está obtendo lucros, mas gastando-os. É claro que esta definição nada tem a ver com a utilidade do trabalho empregado, ou mesmo com sua forma concreta. Este mesmíssimo trabalho tanto pode ser produtivo como improdutivo, dependendo de sua forma *social*. Pagar ao menino do vizinho para aparar a grama é pôr em ação um trabalho improdutivo; chamar uma firma especializada em jardinagem que envia um rapaz para o trabalho (talvez até o mesmo rapaz) é coisa inteiramente diferente. Ou, em termos de capitalismo, contratar serviços de jardinagem para conservar a grama da família é consumo improdutivo, enquanto contratar o mesmo serviço de jardinagem para conseguir um lucro do trabalho feito é acionar trabalho produtivo para fins de acumulação de capital (BRAVERMAN, 1977, p. 348–349, grifo no original).

Na mesma direção, Dal Rosso (2008) argumenta que o crescente espaço ocupado pelos serviços no emprego da mão de obra mundial exige o desafio de retomar a questão da produtividade ou improdutividade neste setor. Para o autor, o simples fato de pertencer ao setor de serviços não é elemento suficiente para definir se os trabalhos nele praticados são, de fato, produtivos ou improdutivos. Atividades como a pesquisa, as comunicações, a telefonia, a cultura, a educação (e sua ampla gama de serviços) são vinculadas ao setor de serviços, mas o conjunto de trabalhos ali desenvolvidos não podem ser apontados como improdutivos.

6 Para Marx, a classe de um indivíduo não depende da sua renda e sim do seu lugar na produção. Sobre o conceito de classe em Marx ver Badaró (2019) e Patnaik (2020).

2.2. Trabalho e acumulação capitalista: do fordismo à acumulação flexível

Padrão de acumulação é o conceito utilizado por Harvey (2010) para explicar as mudanças ocorridas na organização do trabalho e nas formas de produção e apropriação do excedente dentro do mesmo modo de produção. Esse conceito tem por base os regimes de acumulação da Escola da Regulação⁷ (BOYER, 1990; LIPIETZ, 1989). A teoria aponta que para obter estabilidade, um regime de acumulação precisa manter certa alocação do produto líquido entre consumo e acumulação, implicando também em correspondências entre a transformação das condições de produção e de reprodução. Porém, isto só é possível a partir de formas institucionais, procedimentos e hábitos (os modos de regulação) que, ao agir como forças coercitivas e indutoras, conduzem os agentes privados a obedecer esses esquemas. As mudanças no padrão de acumulação não são alterações nas características imanentes do modo de produção capitalista, diferente disso, são modificações que visam a sua preservação.

Desde o início do século XX até meados dos anos 1970, o padrão de acumulação hegemônico era o fordismo. De acordo com Gounet (1999), as principais inovações do fordismo são a produção em massa, a reconfiguração do parcelamento das tarefas a partir da criação da linha de produção, interligando o conjunto dos trabalhos parcelados; a integralização vertical, no qual as organizações almejavam controlar diretamente todo o processo de produção. Dessa forma, as empresas fordistas possuíam uma planta com um grande número de trabalhadores e a lógica da sua produção era a de produzir o maior número possível de unidades de uma determinada mercadoria. O trabalhador era um apêndice das máquinas, principalmente da esteira, que também era responsável por interligar os diferentes trabalhos que eram realizados. Em relação à organização interna, havia no fordismo uma divisão rígida entre o departamento de produção e o departamento comercial: o segundo era responsável por vender toda a produção sem ter ingerência sobre o primeiro. À produção cabia, portanto, produzir o maior número de mercadorias possível, o que obrigava as fábricas a ter grandes espaços destinados a armazenar os estoques. As empresas de maior porte tinham como meta a internalização dos processos, preferindo assumir para si a maior parte possível da sua cadeia produtiva. Assim, uma empresa que fabrica veículos automotivos, optaria por controlar – preferencialmente sob a sua propriedade – a produção de borracha para as rodas, de vidro para os para-brisas e de estofados para os carros.

A organização do trabalho no regime de acumulação fordista intensificou a sua reificação, reduzindo o trabalhador a um acessório da esteira. O trabalho parcelar fortalecia a alienação do tra-

7 Para uma exposição detalhada sobre o pensamento da Escola de Regulação ver Boyer (1990). Entre as diversas críticas ao pensamento desta escola destacam-se os trabalhos de Husson (2019) e Braga (2002).

balhador em relação ao fruto do seu trabalho. Os trabalhadores ficavam por longos anos na mesma empresa e não era raro que as profissões passassem de pai para filho. Assim, as grandes empresas de automóveis recebiam em suas plantas várias gerações de metalúrgicos. Como as taxas de desemprego eram baixas, os trabalhadores conseguiam se organizar sindicalmente para exigir a reposição de perdas salariais, aumento da capacidade de compra e a concessão de outros direitos sociais. Nesse contexto, o Estado assumia para si o planejamento e a necessidade de promover políticas econômicas que buscassem o crescimento, ou seja, a expansão da acumulação. Em paralelo, criava políticas sociais de proteção ao trabalho como o seguro-desemprego e o salário mínimo⁸.

O período de auge do fordismo se deu entre os anos 1950 e 1970, quando houve um período de estabilidade nos países capitalistas centrais. De acordo com Harvey (2010, p. 125),

Ao longo desse período, o capitalismo nos países capitalistas avançados alcançou taxas fortes, mas relativamente estáveis de crescimento econômico. Os padrões de vida se elevaram, as tendências de crise foram contidas, a democracia de massa, preservada e a ameaça de guerras intercapitalistas, tornada remota. O fordismo se aliou firmemente ao keynesianismo, e o capitalismo se dedicou a um surto de expansões internacionalistas de alcance mundial que atraiu para a sua rede inúmeras nações descolonizadas.

No caso dos países periféricos, o que se observou foi o surgimento de um fordismo truncado, que tentou forjar um processo de industrialização seguindo o modelo de produção e mercado do fordismo, sem a garantia das condições sociais de trabalho e de consumo para a classe trabalhadora (LIPIETZ, 1989).

O surgimento de crises profundas, como as crises do petróleo nos anos 1970 (HARVEY, 2010), demonstraram que este padrão de acumulação desencadeou uma rigidez de investimentos de capital fixo de larga escala e de longo prazo que permitiam pouca maleabilidade. Ao mesmo tempo, a rigidez dos compromissos do Estado foi se intensificando pois, para manter a legitimidade, este precisava aumentar os programas de assistência social, acirrando a disputa pelo fundo público. Também se percebia a rigidez no mercado de trabalho, num momento de crise em que o capital precisava reduzir salários e demitir trabalhadores.

O capital precisou responder com uma nova racionalização da produção que reestruturava o controle e intensificava o trabalho. Surgiu assim, um novo regime de acumulação que ficará conhecido pelo nome de *acumulação flexível*. Esta mudança se deu através da reorganização do trabalho, da inovação tecnológica, da dispersão geográfica dos capitais dos países do capitalismo central para

⁸ Harvey (2010) reconhece que, mesmo nos países de capitalismo avançado, essas políticas não atendiam o conjunto dos trabalhadores, deixando de fora setores marginalizados como os trabalhadores não-brancos, as mulheres, os migrantes etc.

zonas onde o trabalho era mais fácil de controlar – como a América Latina e China – e na busca por novos produtos e novos nichos de mercado.

A acumulação flexível, como vou chamá-la, é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões de desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado “setor de serviços”, bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas (...) (HARVEY, 2010, p. 140, grifos no original).

No chão de fábrica, a passagem do regime de acumulação fordista ao regime de acumulação flexível exigiu uma reestruturação produtiva. O modelo dessa reestruturação foi o *toyotismo*⁹. De acordo com Gounet (1999), o toyotismo tem sua origem na necessidade de tornar as empresas japonesas competitivas depois da derrota do país na Segunda Guerra Mundial e das tentativas fracassadas de implantar o fordismo no arquipélago asiático. Para Gounet (1999, p. 29), o toyotismo é “um sistema de organização da produção baseado em uma resposta imediata às variações da demanda e que exige, portanto, uma organização flexível do trabalho (inclusive dos trabalhadores) e integrada”.

Se no fordismo o limite da produção era a capacidade instalada de uma fábrica e a ordem era produzir o máximo possível, no toyotismo a produção passa a ser controlada pela demanda. Assim, o departamento comercial, que antes se restringia a vender a produção, passa agora a determinar o ritmo desta. Sua relevância se fortalece ainda mais quando há uma diversificação em uma mesma linha de produção. O quanto se deve produzir de cada tipo de mercadoria depende da demanda captada pelo departamento comercial.

Reestruturar a produção para tempos de crise e frequente instabilidade exigiu uma política de revisão constante dos custos das organizações. A produção sob demanda, por exemplo, propiciou a redução do custo de manter grandes estoques. Outra estratégia foi a externalização de custos, isto é, em vez da integração vertical típica do fordismo, que tentava agrupar numa grande empresa o maior número possível de elos de uma cadeia produtiva, a empresa toyotista repassa todas as atividades possíveis para empresas subsidiárias. A empresa focaria apenas na sua atividade-fim¹⁰, o que significa que muitos setores que antes eram de responsabilidade dessa organização agora são terceirizados.

9 Seguindo a lógica da Escola da Regulação, entendo o toyotismo como parte integrante do regime de acumulação flexível.

10 No Brasil, após a reforma trabalhista de 2017 é possível terceirizar até mesmo a atividade-fim de uma organização (KREIN, 2018).

Para atingir seus objetivos, a empresa toyotista precisava flexibilizar a produção e a organização do trabalho. A flexibilização da organização do trabalho começa pela diminuição radical do número de funcionários diretamente contratados e pela imposição da *polivalência* – um trabalhador multifuncional e não mais o operário especializado. Quando a organização conta com o menor número de trabalhadores possível e acontece um aumento da demanda que acarreta a necessidade de aumentar a produção, a estratégia passa pela intensificação do trabalho, pela inserção de tecnologias que aumentem a produtividade ou ainda pela extensão da jornada de trabalho a partir do uso de banco de horas¹¹. Se, ainda assim, for necessária a contratação de novos trabalhadores, esta deve ser a mais flexível possível, por contratações temporárias ou ainda, no caso dos serviços, na forma de trabalho autônomo, terceirizado ou *pejotizado*¹² (ANTUNES, 2018).

Ao mesmo tempo que o toyotismo supera o trabalho parcelar e especializado impondo a polivalência, obrigando os trabalhadores a realizar inúmeras tarefas que superam as suas funções formais, inova no processo de controle do trabalho que passará a exigir uma nova subjetividade¹³ (ALVES, 2000; FARIA; MENEGHETTI, 2007). O trabalhador precisa assumir para si os objetivos da sua organização, colaborando com as metas, participando de alguma forma (mesmo que se já uma participação imposta e subordinada aos interesses do capital) da gestão. Assim, o toyotismo “sequestra” a subjetividade dos trabalhadores, exigindo que seus valores, suas crenças e a sua personalidade também contribuam para o processo de acumulação do capital (ALVES, 2009).

Por fim, explica-se o papel da financeirização da economia no contexto do pós-crise dos anos 1970. Este processo é uma resposta da parte do capital financeiro (ou capital bancário, como diria Marx) às crises do petróleo que aconteceram naquela década e tem no fim do acordo de Bretton Woods (1971) seu marco inicial, quando o governo americano, por decisão unilateral, abandona a paridade dólar-ouro. De acordo com Duménil e Lévy (2003, p. 31), no período que segue “a finança fixa as regras do jogo econômico em matéria de renda, emprego e macroeconomia, e exerce o controle sobre o seu próprio funcionamento”. A nova estratégia do capital ia de encontro ao controle estatal da economia, e foi franqueada pelos organismos multilaterais como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial.

A crise se origina de uma produção em excesso de capital que não consegue se realizar. O capital pode se manifestar através do dinheiro, através de mercadorias ou mesmo dos meios de pro-

11 Sobre o uso do banco de horas ver Pina e Stotz (2011) e Sanches (2013).

12 A terceirização diz respeito à contratação de trabalhadores através de empresas especializadas em intermediação de mão de obra. A pejotização acontece quando um trabalhador é contratado na condição de pessoa jurídica (PJ). Ambas formas são mascaramentos das relações de trabalho que levam à sua precarização (ANTUNES, 2018; DRUCK, 2011).

13 “A subjetividade refere-se à forma de construção da concepção ou percepção do real, que integra o domínio das atividades psíquicas, emocionais e afetivas do sujeito individual ou coletivo e que formam a base da tradução racional idealizada dos valores, interpretações, atitudes e ações” (FARIA; MENEGHETTI, 2007, p. 46).

dução (máquinas, matérias-primas, força de trabalho, etc) (MARX, 2014). Assim, as crises podem ser chamadas de bancárias, financeiras, ou relacionadas a determinado produto ou setor da economia. Contudo, essa é apenas a sua manifestação mais visível porque as esferas da produção, da comercialização e das finanças encontram-se fortemente conectadas.

A crise pode ser solucionada de duas formas. A primeira é deixar que o capital superproduzido se desvalorize, ou seja, quebre. A outra solução é uma nova expansão de mercados, permitindo que o capital superproduzido encontre espaço para valorização, abrindo novo ciclo de acumulação. A primeira saída é traumática, trata-se de decisão que envolve a destruição de capital nas três manifestações, – perda de dinheiro, destruição de mercadorias e redução de capacidade produtiva –, o que significa também interferir no mercado de trabalho (pois uma parte dos empregos não existirão mais), no mercado de máquinas e equipamentos, que por sua vez está vinculado ao mercado de minérios, de peças e vários outros que também serão afetados pela crise. A segunda solução também apresenta limitações importantes, já que a expansão para novos mercados não acontece de forma automática. Ao mesmo tempo, como não se pode impor limites à acumulação do capital (MÉSZÁROS, 2002), a nova expansão se torna apenas um adiamento da crise.

Além de novos mercados correlatos à estratégia de globalização do capital, através do investimento externo direto (IED) e da fixação de empresas transnacionais na Ásia e América Latina (CHESNAIS, 1996), criaram-se mecanismos que permitiram o aumento da rotação do capital. De acordo com Marx (2014), quanto mais rápida for a rotação do capital no mesmo período, maior a massa de mais-valia. Assim, além das estratégias toyotistas no campo da produção, era necessário acelerar os mecanismos de captação de capital fictício, isto é, a livre negociação de títulos de propriedade do capital, valorizados pela expectativa de lucros futuros (MÜLLER; PAULANI, 2012).

As exigências de liberdade de ação das finanças, chegaram a ponto de ditar os rumos da economia. As transferências de renda para os detentores de títulos foram, de fato, espetaculares. Estas se deram, em boa medida, através da explosão das cotações das bolsas de valores, formando bolhas financeiras que desencadearam em crises nos anos subsequentes. Dessa forma, a finança “deixou de ser uma simples auxiliar da atividade das empresas e do financiamento de suas transações para tornar-se, então, a encarnação do capital enquanto propriedade, frente ao capital enquanto função” (DUMÉNIL; LÉVY, 2003, p. 31).

Para superar a crise do regime de acumulação fordista, o regime de acumulação flexível precisou articular mudanças na produção, – diminuindo e externalizando custos, diminuindo os tempos de produção e de armazenamento de mercadorias, subcontratando empresas menores e flexibilizando a força de trabalho – com a financeirização da economia permitindo que parte dos lucros obtidos

pelas organizações capitalistas voltassem ao processo de reprodução do capital sem a necessidade de passar novamente pelo processo produtivo.

As transformações ocasionadas pela crise da década de 1970 também atingiram o Estado e, principalmente, a forma de pensar a questão social. Sob o regime de acumulação fordista, a questão social era percebida como um problema que deveria ser enfrentado pelo conjunto da sociedade, resultando num pacto de classes que serviu como plataforma de lançamento do Estado de Bem-Estar Social¹⁴. Com a crise do fordismo e o surgimento do regime de acumulação flexível, a questão social passou a ser vista novamente como responsabilidade daqueles que sofriam com a desigualdade social, trata-se da hegemonia neoliberal. O argumento neoliberal defende que os problemas que desencadearam a crise econômica do início dos anos 1980 encontram-se no âmbito do Estado. A solução estaria na diminuição da intervenção na economia, privatizando empresas estatais e promovendo contrarreformas¹⁵ orientadas para que o mercado assumisse funções que eram exclusivas do poder público (BEHRING; BOSCHETTI, 2007). De acordo com Puello-Socarrás (2013, p. 6), o neoliberalismo não pode ser visto somente como um programa de políticas públicas: é um projeto político e econômico da classe capitalista, que se expressa a partir de uma estratégia de acumulação chamada comumente de *desenvolvimento*. Esta estratégia se materializa em programas de políticas.

A estratégia neoliberal, diferentemente do modelo anterior, baseia-se especificamente na sujeição e subordinação absoluta ao mercado (iniciativa privada que, no mundo real, sempre é assimétrica) como o dispositivo de produção e reprodução social no sentido amplo. Sob esta característica se derivam uma ampla gama de políticas públicas (econômicas, sociais, etc.).

Nesse contexto, as políticas de proteção social sofreram uma dura inflexão e o Estado começou a fomentar programas de qualificação da força de trabalho ou de empreendedorismo, demonstrando que a pobreza e a até mesmo a desigualdade social deveriam ser superadas pela inserção dos indivíduos no mercado.

Se o padrão de acumulação flexível permitiu ao capital superar a rigidez do fordismo, concedendo maior maleabilidade nas diferentes fases do ciclo do capital, isso não impediu sua instabilidade. O adiamento da crise cobra os seus tributos quando os diferentes setores da economia e regiões do mundo passam a sofrer recessões econômicas frequentes. Esses fenômenos podem ser interpretados como crises isoladas, cíclicas ou como aparições fenomênicas de uma crise sistêmica. Nesse se-

14 Junto com a dinâmica interna do capitalismo, o surgimento do regime de acumulação fordista e sua posterior substituição pelo regime de acumulação flexível está vinculado à luta de classes, mais especificamente à capacidade da classe trabalhadora de resistir à exploração e propor alternativas. Um bom exemplo é o da Revolução Russa que originaria a União Soviética, a qual surge um pouco antes do fordismo e o seu fim se dá quando a acumulação flexível se encontra em franca expansão. A crise dos chamados países socialistas permitiu um endurecimento da exploração sobre a classe trabalhadora.

15 As autoras chamam este processo de contrarreforma por acreditar que é uma apropriação indevida do conceito social-democrata de reforma (BEHRING; BOSCHETTI, 2007).

gundo caso, estamos diante de um fenômeno estrutural, com crises interconectadas de considerável profundidade.

De acordo com Mészáros (2007), a crise estrutural do capital apresenta um alcance verdadeiramente global. Essa crise sistêmica atinge o complexo social como um todo, bem como suas partes articuladas. Não se restringe a determinado setor da produção nem se resume a uma crise financeira, uma crise imobiliária ou de qualquer outra esfera específica. Mais uma vez é importante diferenciar a aparência do fenômeno – este sim parcial e limitado a um certo setor da economia – com a sua real profundidade, o que exige enxergar as conexões da crise, elemento frequentemente ignorado pelos analistas de mercado.

Depois da consolidação hegemônica no continente europeu, o capital avançou (e ainda avança) em outros territórios. A transposição dos limites e das contradições internas foram organizadas historicamente através da expansão colonialista, e atualmente por meio dos conflitos interestatais. O período colonial, assim como a nova expansão colonialista do capital, travestida de globalização da “democracia liberal”, revela que o avanço sobre novos territórios exerce papel fundamental no deslocamento das contradições do sistema. Ironicamente, a globalização do capital traz consigo a globalização da crise do capital e a capacidade cada vez menor de deslocar suas contradições endógenas. Portanto, a crise estrutural não se limita a uma região, país ou conjunto de países, é uma crise verdadeiramente global, mesmo que não atinja a todos ao mesmo tempo e da mesma forma.

Outra característica é a escala de tempo extensa e contínua. Ainda segundo Mészáros (2007), diferente dos ciclos de expansão que conformam o capitalismo ao longo de sua história, alternando períodos de expansão e crise, encontramos, desde o fim dos anos 1960 e início dos 1970 em contínua depressão. O que comumente se chama de crise é a eclosão das suas erupções cada vez mais frequentes e contínuas. A crise estrutural se desdobra de forma rastejante pois não se explica pela profundidade da depressão, mas pela incapacidade de recuperação do antigo potencial de realização do valor.

Ao colocar em xeque a sua capacidade de valorizar o valor, a crise estrutural do capital atinge o trabalho de forma direta. Dessa forma, as mudanças ocorridas no final da década de 1960 e 1970 demonstram o fracasso das tentativas de controlar o capital e, ao mesmo tempo, que seu impulso autoexpansivo perde força se comparado com períodos anteriores. Assim, a relação do capital com o trabalho se torna mais perversa e despótica, reduzindo o poder de compra dos salários, eliminando direitos sociais e jogando milhões de trabalhadores ao desemprego e trabalho informal. O autor afirma que a questão do desemprego crônico emerge das contradições e dos antagonismos potencialmente mais trágicos do sistema global do capital. Todas as supostas soluções criadas para tratar do profundo defeito estrutural do crescente desemprego tendem a agravar a situação. Isso porque

os únicos remédios aceitáveis são aqueles que não interferem na dinâmica social real. Assim, tais remédios externos, assumem a forma de uma pregação vazia – obrigando os trabalhadores a reconhecer que os tempos mudaram e já não há como ter um emprego fixo, com direitos e vitalício – ou a imposição de medidas autoritárias, em nome das liberdades individuais.

3. ARCAICO E MODERNO NO BRASIL: UMA RELAÇÃO DIALÉTICA

Ao longo da história, diversos pensadores da realidade social brasileira têm se defrontado com os contrastes entre o novo e o velho ou o arcaico e o moderno. A visão sobre atraso e modernidade apresentará mudanças a depender da época dos autores analisados, o que dificulta uma definição que abarque o conjunto dos problemas e anseios que estes intérpretes entendiam como centrais. Contudo, é possível apontar duas características importantes. A primeira é pensar os meios para que sociedade e Estado, compreendendo nestes o conjunto das instituições sociais, políticas, econômicas e culturais, se estabeleçam à semelhança dos padrões estabelecidos pelos países capitalistas mais desenvolvidos. A segunda aponta a necessidade de conhecer, valorizar ou combater as peculiaridades da formação social brasileira, tais como o escravismo, a diversidade racial, a mestiçagem, o trópico, o lusitanismo, o europeísmo etc. (IANNI, 1990).

O objetivo deste capítulo é argumentar que a emergência e o desenvolvimento do capitalismo brasileiro se deram a partir de elementos arcaicos e modernos, sendo a conciliação entre ambos um elemento estruturante do desenvolvimento capitalista brasileiro. Na primeira seção aponta-se a emergência do capitalismo no Brasil como oriundo de uma revolução “pelo alto”, no qual a nascente burguesia se apoiou no poder do estamento escravocrata e senhorial. Na segunda seção, analisa-se uma nova relação entre o arcaico e o moderno oriunda do processo de industrialização do país. Tendo por base o texto denominado “Crítica da Razão Dualista” de Francisco de Oliveira (2003), argumenta-se que diferentemente da oposição apontada por diversos analistas, existe uma simbiose entre os setores chamados de “modernos”, especialmente os industriais, e os setores tidos como “arcaicos” ou atrasados em que ambos se retroalimentam. A terceira e última seção joga pistas sobre qual seria a nova conformação da dialética do arcaico e do moderno na sociedade brasileira atual.

3.1. Articulação do arcaico e do moderno na emergência do capitalismo brasileiro

Para diversos autores que se debruçaram sobre a realidade nacional, o desejo de alcançar a modernidade ou de modernizar o Brasil se confunde com atingir o desenvolvimento capitalista nos moldes, especialmente, dos países capitalistas avançados como a Inglaterra no século XIX ou os Estados Unidos no século XX e XXI (IANNI, 1990). Longe desse ideal, a emergência do capitalismo no Brasil se deu de forma peculiar já que se deparou com a herança colonial caracterizada por uma sociedade estamental dominada por uma camada senhorial escravocrata, e uma economia agroexportadora, altamente dependente dos países centrais, baseada numa força de trabalho de trabalhadores escravizados. As relações entre esta herança, tida aqui como o “arcaico” e o desenvolvimento capitalista, entendido como “moderno”, serão apresentadas a seguir.

De acordo com Fernandes (1976), as estruturas econômicas, sociais e políticas da sociedade colonial brasileira moldaram a sociedade nacional subsequente e determinaram as proporções e o alcance do dinamismo econômico absorvido do mercado mundial. Contudo, essas mesmas estruturas mostraram-se incapazes de absorver o dinamismo econômico que era central para a expansão interna do capitalismo. Assim, o surgimento das condições necessárias para a consolidação de uma sociedade capitalista dependia dos condicionamentos externos e da rapidez com que ruíssem as estruturas coloniais.

Cabe apontar que no período colonial, a sociedade brasileira reunia características capitalistas e pré-capitalistas. No primeiro caso, a dinâmica de constituição e desenvolvimento da sociedade colonial brasileira está diretamente ligada à emergência e desenvolvimento do capitalismo mundial. Diversas relações sociais são mediadas pela forma mercadoria, sendo o trabalhador escravizado o principal exemplo a assumir esta forma. A divisão, o padrão de controle e a produtividade do trabalho nas células produtivas internas à Colônia detêm características de empreendimento capitalista. Por outro lado, destaca-se o aspecto estamental da classe dominante brasileira, apoiada no escravismo, que constitui uma relação social basilar da produção interna, o que implica um padrão de reprodução e ordenamento social tipicamente não capitalista. Além disso, as células econômicas comportam, em paralelo com a dimensão mercantil, sólidos atributos pré-mercantis nos quais a produção de valores de uso, as trocas diretas e os laços de dependência pessoal detinham relevância na reprodução econômica. Tais contradições não podem ser tomadas de forma isolada. Ao privilegiar apenas a forma (mercadoria) ou apenas o conteúdo (escravista) das relações sociais de produção que sustentaram a sociedade colonial, perde-se a capacidade de apreender as contradições básicas dessa sociedade, condensada na relação contraditória entre forma mercantil e conteúdo pré-mercantil (PAIVA, 2012).

As contradições entre a ordem competitiva emergente e a ordem social escravocrata e senhorial em definhamento avolumavam-se gerando tensão. De acordo com Fernandes (1976), o estamento senhorial não se abriu facilmente aos requisitos econômicos, sociais, culturais e jurídico-políticos do capitalismo. Os senhores sabiam bem que o seu poder não tinha base no livre jogo dos processos econômicos no mercado, mas sim posição de controle sobre a economia e a sociedade. Também percebiam a fragilidade desse poder diante das flutuações e pressões do mercado mundial. Assim, o desenvolvimento da ordem social competitiva ocorreu de forma lenta e gradual, à medida que a desintegração da ordem social escravocrata e senhorial forneceu pontos de partida realmente consistentes para a reorganização das relações de produção e de mercado em bases genuinamente capitalistas.

A coexistência dessas ordens sociais distintas acarretou representações e usos sociais deformados da competição. Trata-se de formas típicas de privatismo econômico no qual a iniciativa privada constitui-se como uma objetivação cultural de critérios estamentais de organização do poder e de concepção de mundo. Isto porque para o agente econômico privilegiado de uma economia escravista era natural privilegiar a sua posição na sociedade e utilizá-la como uma armadura contra eventuais riscos. Incorporava-se dessa maneira, a condição própria de agente econômico capitalista a uma estrutura política e social extracapitalista, convertendo a livre iniciativa e a empresa privada em privilégios estamentais que deveriam ser respeitados e protegidos acima de qualquer racionalidade oriunda de processos econômicos propriamente ditos.

Como Fernandes (1976) destaca, a ordem competitiva surge no Brasil, apesar do descontentamento inicial dos senhores, como uma forma de proteger os estamentos privilegiados e obrigar a coletividade a arcar com eventuais riscos. No caso brasileiro, não se observa uma preocupação com a redistribuição de renda e de poder. A emergência do capitalismo, em convivência com a ordem escravocrata e senhorial, permitiu a formação de uma diferenciação adaptativa do comportamento econômico privilegiado, que monopolizou as vantagens simultâneas decorrentes da preservação das estruturas econômicas extracapitalistas da produção escravista e da eclosão do setor econômico entendido como moderno. Dessa forma, a associação entre a ordem competitiva e o poder estamental conduziu ao caminho oposto: maior desigualdade, maior concentração de riqueza e de poder.

Até onde se pode avançar, numa interpretação sociológica segura, é legítimo concluir-se que a falta de elasticidade da ordem social escravocrata e senhorial, diante da emergência e da expansão do capitalismo como uma realidade histórica interna, gerou uma acomodação temporária de formas econômicas opostas e exclusivas. Dessa acomodação resultou uma economia “nacional” híbrida, que promovia a coexistência e a interinfluência de formas econômicas variavelmente “arcaicas” e “modernas”, graças à qual o sistema econômico adaptou-se às estruturas e às funções de uma economia capitalista diferenciada, mas periférica e dependente (FERNANDES, 1976, p. 176).

A menção ao Brasil como uma economia capitalista periférica e dependente é relevante, pois, para Fernandes (1976), só o capitalismo dependente permite, e ao mesmo tempo requer, uma combinação entre elementos modernos e arcaicos, um arranjo que torna possível uma descolonização mínima com uma modernização máxima. Por isso, o autor aponta que se trata de uma combinação historicamente necessária e economicamente útil. Primeiro porque permitiu a extensão dos limites de duração de um sistema pré-capitalista de produção que, entre outras coisas, excluía parcial ou totalmente a produção agropecuária e extrativa da mercantilização do trabalho. Segundo porque forneceu ao setor urbano-comercial condições para a sua expansão e diferenciação. Esta expansão se deu de modo lento, porém constante. Por fim, organizou um fluxo permanente de renda que favore-

ceu o incremento e a dinamização do uso do excedente econômico nas duas direções concomitantemente, entrelaçando a coexistência do arcaico e do moderno por um elo estrutural e dinâmico.

Outra perspectiva sobre a relação entre o arcaico e o moderno na formação do capitalismo brasileiro é apresentada por José Chasin (1978). O autor aponta que mesmo nos países da Europa o modo de produção capitalista teve um desenvolvimento desigual. Por um lado, a via francesa ou russa (e poderia se somar a elas o caso inglês), onde a emergência do novo modo de produção se deu de forma violenta, com ampla participação popular, e as velhas forças e relações sociais de produção arcaicas foram extirpadas. Por outro lado, há formas atípicas ou particulares de formação do capitalismo. Destaca-se o caso alemão ou, como se convencionou chamar, a via prussiana na qual as transformações sociais aconteceram mediante conciliações entre o novo e o velho por meio de um reformismo “pelo alto” que excluiu inteiramente a participação popular. Por ser o resultado da conciliação entre o novo emergente e o modo de existência social que fenecia, a via prussiana implicou um processo lento de desenvolvimento das forças produtivas que retardou a industrialização.

O caso brasileiro aproxima-se ou assemelha-se, em aspectos importantes, do caso alemão, o que permite compreender a relevância do estudo da via prussiana para explicar a formação do capitalismo no Brasil. Com as necessárias abstrações das condições concretas de cada caso, pode-se antever que a grande propriedade rural tem presença decisiva, bem como o reformismo “pelo alto”, num tipo de “solução conciliadora no plano político imediato, que exclui as rupturas, nas quais as classes subordinadas” fazem valer seu peso específico, “o que abriria a possibilidade de alterações mais harmônicas entre as distintas partes do social” (CHASIN, 1978, p. 4). No caso alemão, a industrialização tardia para os padrões europeus, nas últimas décadas do século XIX, atinge grande velocidade e expressão, levando a Alemanha a alcançar a configuração imperialista. No caso brasileiro, a industrialização inicia-se num momento já avançado das guerras imperialistas, o que não permite ao país romper com a condição de subordinação aos polos hegemônicos da economia internacional.

[N]os dois casos o desenvolvimento das forças produtivas é mais lento, e a implantação e a progressão da indústria, isto é, do “verdadeiro capitalismo”, do modo de produção especificamente capitalista, é retardatória, tardia, sofrendo obstaculizações e refreamentos decorrentes da resistência de forças contrárias e adversas. Em síntese, num e noutro casos, verifica-se, para usar novamente uma fórmula muito feliz, nesta sumaríssima indicação do problema, que o *novo* paga alto tributo ao *velho* (CHASIN, 1978, p. 4, grifos no original).

Todavia, o autor destaca que as similaridades não podem nos levar a deixar de lado a relação com o capitalismo no nível global. Portanto, se a via prussiana permite perceber que o desenvolvimento capitalista não se dá de uma única forma e que, dependendo de cada realidade nacional este

pode se dar de forma típica (caso francês) ou atípica (caso alemão), o caso brasileiro permite perceber que a via prussiana não é a única forma atípica existente, ou, nas palavras de Chasin (1978, p. 4),

(...) cremos que se está perfeitamente autorizado a identificar duas, de tal sorte que temos, acolhíveis sob o universal das formas não-clássicas de constituição do capitalismo, a forma particular do caminho prussiano, e um outro particular, próprio aos países ou, pelo menos, a alguns países (questão a ser concretamente verificada) de extração colonial. De maneira que ficam distinguidos, neste universal das formas não-clássicas, das formas que, no seu caminho lento e irregular para o progresso social, pagam alto tributo ao atraso, dois particulares que, conciliando ambos com o historicamente velho, conciliam, no entanto, com um velho que não é nem se põe como o mesmo.

O autor vai denominar essa nova forma atípica de via colonial. A necessidade de compreender a via colonial como uma forma diversa da via prussiana se dá para diferenciar os países de industrialização tardia, que além da Alemanha, somam-se os casos da Itália e do Japão, dos países de industrialização hipertardia que desenvolveram uma economia dependente e periférica. É importante destacar que o objetivo de Chasin (1978) ao desenvolver a diferenciação da via prussiana e da via colonial é mais profundo. O autor está interessado em compreender as relações entre a via prussiana e o fascismo, assim como as relações entre a nossa via colonial e o surgimento do integralismo. Aqui foca-se na relação entre o arcaico e o moderno como elemento imanente ao desenvolvimento capitalista brasileiro, cuja evolução não foi antecedida por ilusões humanistas ou tentativas de realizar a democracia e a cidadania plenas. A burguesia brasileira nascente se apoiou nas antigas classes dominantes, operando no interior de uma economia retrógrada e fragmentada. Na inevitabilidade das transformações políticas, elas eram feitas por meio de conciliações e concessões mútuas, sem a participação popular nas decisões, para que esse não pudesse impor a sua vontade coletiva (COUTINHO, 2011).

Como descrito acima, tanto para Fernandes (1976) como para Chasin (1978), o capitalismo brasileiro precisou, desde a sua origem, buscar conciliações com a herança colonial arcaica. A ausência de uma ruptura radical com a velha ordem desencadeou no desenvolvimento capitalista lento e gradual que, junto com a dependência aos países capitalistas centrais, moldou e molda a realidade brasileira até o presente.

3.2. O arcaico e o moderno no processo de industrialização brasileira

Já no século XIX, alguns intelectuais como o Barão de Mauá, Alves Branco e Tavares Bastos inquietaram-se com o atraso do Brasil. Expressaram a necessidade de promover reformas insti-

tucionais e sociais que alavancassem o país para a sua modernização, tendo por modelo os países capitalistas avançados, especialmente o caso inglês. Contudo, a manutenção da escravidão e do Império até o final do século XIX (a primeira até 1888 e a segunda até 1895), frustraram a desejada modernização e demonstraram que a herança colonial manteve o seu fôlego apesar da independência.

Quando o país conseguiu completar as mudanças que pareciam cabíveis em 1822, o mundo capitalista já começava a ingressar no século XX. Ficava para trás o capitalismo competitivo e começava a impor-se o monopolístico. Na prática, o mundo acabava de ser repartido entre as nações imperialistas. (...) A emergência do grande capital financeiro também inaugurava o século XX. Mas ao fim do século XIX o Brasil ainda parecia viver no século XVIII. As estruturas jurídico-políticas e sociais tornaram-se cada vez mais pesadas. Revelaram-se heranças carregadas de anacronismo. Eram evidentes os sinais de uma mentalidade formada nos tempos do colonialismo português. A relação dos setores dominantes e do próprio governo com a sociedade guardava os traços do colonialismo (IANNI, 1990, p. 23).

Ingressar no capitalismo monopolista não era tarefa fácil para os países da periferia capitalista. A transferência desse padrão de desenvolvimento exigia maior complexidade e maior dificuldade, se comparado às fases anteriores do mercado capitalista especificamente moderno e da economia capitalista competitiva nas sociedades recentemente egressas de situações coloniais e neocoloniais. Entre os requisitos necessários para atingir esse padrão de desenvolvimento encontram-se: a alta concentração demográfica com desenvolvimento urbano, comercial e industrial; renda per capita elevada, pelo menos na população incorporada ao mercado de trabalho e, especialmente, nos estratos médios e altos das classes dominantes; integração em escala nacional e densidade econômica no mercado interno; de capital incorporado ou com possibilidade de incorporação ao mercado financeiro, para permitir maior flexibilidade ao crédito, ao consumo e à produção; modernização tecnológica realizada e potencial; estabilidade política e controle efetivo do Estado pela burguesia nativa. Ao exigir tais requisitos, poucas nações da periferia puderam absorver o padrão de desenvolvimento econômico inerente ao capitalismo monopolista (FERNANDES, 1976).

No final da década de 1940 foi publicado o livro “*El desarrollo económico de América Latina y algunos de sus principales problemas*” escrito pelo economista argentino Raúl Prebisch a pedido da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) da Organização das Nações Unidas (ONU). Partindo de uma perspectiva estruturalista, o autor criticava a visão *mainstream* da economia internacional que se apoiava, na teoria das vantagens comparativas de David Ricardo. De acordo com Ricardo (1996), cada país deve se especializar nos bens que produz com maior eficiência relativa, importando as mercadorias com maior custo de produção local e exportando as que possuem menor custo de produção local. Tal especialização seria positiva para todos os países envolvidos dadas as vantagens de focar na produção daquilo que determinada nação detém maior faci-

lidade. A teoria das vantagens comparativas desconsidera os diferentes estágios de desenvolvimento de cada país, supondo uma relação de igualdade entre as diferentes nações no comércio internacional.

Para Prebisch (2012), o desenvolvimento capitalista criou uma antinomia entre os países do centro e os países que compõem a periferia, lugar que a América Latina ocupa. A especialização focada na produção de produtos primários pelos países da periferia e a importação de manufaturas por estes países, originadas dos países do centro, não trouxe uma equiparação na distribuição da riqueza, como previa Ricardo (1996). Além disso, essa divisão internacional do trabalho impedia a construção de sistemas econômicos nacionais, conservando a condição subalterna dos países periféricos no sistema capitalista mundial e comprometendo o desenvolvimento futuro das sociedades latino-americanas. A superação desta sina passava, na visão do autor, pela superação das forças externas e também internas responsáveis pelo subdesenvolvimento, especialmente, por meio da industrialização.

Para os intelectuais da escola cepalina é a divisão internacional do trabalho que mantém a América Latina convivendo com o atraso e para romper com o arcaico, é preciso implantar o moderno que, nesse caso, se traduz pela industrialização. Trata-se, portanto, de uma nova dicotomia entre o arcaico que deve ser superado e o moderno que deve ser atingido. A coexistência entre estas categorias opostas dá lugar à noção de heterogeneidade, que será entendida já nos primeiros estudos da Cepal como um traço marcante da condição periférica. Cabe observar que a heterogeneidade, assim como a especialização, vistas como características estruturais da economia periférica, são definidas por contraposição às economias do polo central, consideradas homogêneas e diversificadas pelos autores cepalinos. Dessa perspectiva, a expressão centro-periferia designa um modelo que representa de forma bipolar a estrutura do sistema econômico mundial (PORTUGAL JUNIOR, 2012).

De um atraso tecnológico e organizacional inicial, e fundamentalmente impulsionado pela grande expansão industrial dos centros, surge na periferia um conjunto de atividades direta ou indiretamente ligadas à exportação de produtos primários, que imprime dinamismo à sua economia. É a chamada fase “para fora” do desenvolvimento econômico periférico, onde as atividades especializadas na produção de alimentos e matérias-primas com destino aos centros absorvem progresso técnico e coexistem, com baixo nível de articulação, com amplos setores de sua estrutura produtiva que permanecem em um estado de atraso relativo. Nos centros, ao contrário, além da capacidade de gerar progresso tecnológico, este se difunde pelo conjunto do aparato produtivo, em um período de tempo muito mais breve que na periferia (PORTUGAL JUNIOR, 2012, p. 17).

O resultado é a consolidação de uma estrutura produtiva típica da condição periférica. Uma economia definida pela coexistência de atividades produtivas com grandes diferenciais de produtividade do trabalho, marcada pela heterogeneidade e pela especialização, na qual parte substancial

dos recursos produtivos encontra-se direcionada ao setor exportador, enquanto que a demanda por bens industriais é atendida, principalmente, pelas importações.

É indiscutível o mérito da Cepal e dos seus pesquisadores em compreender as diferenças entre países centrais e periféricos nas relações internacionais e de localizar a América Latina como parte integrante dessa periferia, cuja peculiaridade exige um pensamento econômico (político e social) para além dos esquemas das teorias dominantes voltadas para os problemas encontrados nas economias dos países centrais. Apesar disso, a análise cepalina demonstrava alguns limites. Dotados de rigor científico, partindo de análises marginalistas e keynesianas e de preocupações ético-morais, os autores cepalinos dividiam-se entre a denúncia às injustiças sociais e preocupações com a evolução do desenvolvimento capitalista.

(...) enquanto denunciavam as miseráveis condições de vida de grande parte da população latino-americana, seus esquemas teóricos e analíticos prendiam-nos às discussões em torno da relação produto-capital, propensão para poupar ou investir, eficiência marginal do capital, economias de escala, tamanho do mercado, levando-os, sem se darem conta, a construir o estranho mundo da dualidade e a desembocar, a contragosto, na ideologia do círculo vicioso da pobreza (OLIVEIRA, 2003, p. 31).

Dessa forma, a escola cepalina interpretava o subdesenvolvimento como um desenvolvimento incompleto dos países periféricos, fortalecido pelas trocas desiguais no mercado internacional assim como pelas estruturas arcaicas presentes nessas sociedades. A solução para superar tal condição passava, necessariamente, pelo desenvolvimento do capitalismo por meio da industrialização. Oliveira (2003), entende essa análise como um reformismo ingênuo e destaca o caso do próprio Prebisch (2012) para ilustrar seu argumento. Ao denunciar os mecanismos desiguais no comércio internacional, que deterioram os termos de intercâmbio em desfavor dos países latino-americanos, o autor argentino poderia ter lançado a base para uma reelaboração da teoria do imperialismo. Contudo, a crítica realizada fica aquém do previsto e o que se deseja é que os países industrializados revisem o seu comportamento, pagando mais pelos produtos agropecuários que adquirem e diminuindo o preço dos bens industrializados que vendem. Como destaca Moret (2020), o fato do autor contestar os argumentos cepalinos não significa desconsiderar as principais contribuições da Cepal para a compreensão da realidade latino-americana. Isso porque para Oliveira (2003) são as teorias desta escola as únicas que permitiam uma interlocução, já que os economistas conservadores brasileiros opunham-se à Cepal mesmo sem ter produzido nenhuma teoria plausível.

Em *Crítica da Razão Dualista*, Francisco de Oliveira (2003) apresentou uma visão diferente sobre o aparente atraso brasileiro. Para ele, as formas socioeconômicas arcaicas não eram um obstáculo ao desenvolvimento dos setores modernos do país. Diferente disso, as formas socioeconômicas modernas dependiam das formas arcaicas para a sua reprodução. Para Oliveira (2003, p. 32), o que

existe é “uma simbiose e uma organicidade, uma unidade de contrários, em que o chamado ‘moderno’ cresce e se alimenta da existência do ‘atrasado’”. Essa outra perspectiva abandona a lógica formal e assume a lógica dialética¹⁶. Assim, o subdesenvolvimento não define um estágio para alcançar o desenvolvimento, mas um resultado da própria expansão do capitalismo. Para fundamentar sua argumentação, Oliveira (2003) dedica-se ao estudo de três fenômenos que eram apontados como evidências do atraso brasileiro: o padrão primitivo da agricultura, principalmente aquela voltada para atender o mercado interno; a economia de subsistência nas cidades e o inchaço do setor terciário ou de serviços.

O baixo desenvolvimento tecnológico da agricultura e o seu distanciamento em relação à produtividade observada na indústria era apontado como o símbolo de um modelo dual. Para Oliveira (2003), o aparente atraso cumpre uma importante função no crescimento da indústria e dos serviços. Por um lado, mantêm no mesmo patamar o custo da reprodução da força de trabalho urbana ao impedir o crescimento dos custos da produção agrícola que se encontram na base do consumo dos trabalhadores da cidade. Por outro lado, o baixo custo real da alimentação permitiu a formação de um proletariado rural que serviu como força de trabalho para as culturas comerciais destinadas ao mercado interno e externo. Cabe lembrar que o proletariado rural não recebeu a mesma proteção que o proletariado das cidades recebeu com a Consolidação das Leis do Trabalho, o que permitiu a manutenção de um baixíssimo nível de vida da massa dos trabalhadores rurais.

A manutenção, ampliação e combinação do padrão “primitivo” com novas relações de produção no setor agropecuário têm, do ponto de vista das repercussões sobre os setores urbanos, provavelmente maior importância. Elas permitiram um extraordinário crescimento industrial e dos serviços, para o qual contribuíram de duas formas: em primeiro lugar, fornecendo os maciços contingentes populacionais que iriam formar o “exército de reserva” das cidades, permitindo uma redefinição das relações capital-trabalho, que ampliou as possibilidades da acumulação industrial (...). Em segundo lugar, fornecendo os excedentes alimentícios cujo preço era determinado pelo custo de reprodução da força de trabalho rural, combinaram esse elemento com o próprio volume da oferta de força de trabalho urbana, para rebaixar o preço desta (OLIVEIRA, 2003, p. 46 - grifos no original).

Processo semelhante acontecia com a economia de subsistência das cidades. A formação da indústria no Brasil não foi acompanhada de uma infraestrutura de serviços na cidade, o que obrigava os trabalhadores a buscar alternativas para atender suas demandas. Um exemplo utilizado por Oliveira (2003) é o da formação de mutirões para a construção de casas operárias em bairros das periferias das cidades. Ao possuir a sua moradia, mesmo que em condições precárias, o trabalhador não precisa gastar com aluguel, o que favorece novamente o barateamento do custo de reprodução

16 Sobre a lógica formal e a lógica dialética ver Lefebvre (1991).

da força de trabalho. Esse raciocínio também abrange o trabalho doméstico que aporta serviços que, se forem adquiridos no mercado, elevariam o custo de reprodução da força de trabalho.

O tamanho desproporcional do setor de serviços, em relação ao conjunto da economia, também era apontado como um sintoma do desenvolvimento truncado do capitalismo brasileiro. O conceito de serviços surge a partir da obra de Colin Clark (1957) que sugeriu um modelo empírico de desagregação das atividades econômicas em três setores, sendo o primário relativo à atividade agropecuária; o secundário relativo à atividade industrial e o terciário relativo aos serviços. O último setor congrega um conjunto heterogêneo de atividades que se agrupam pela característica comum de não ter por produto um bem tangível. Para Oliveira (2003, p. 53) esse modelo permite alguns equívocos de interpretação entre as relações formais entre os três setores e suas relações estruturais, ou seja, permite confundir o papel que cada setor desempenha na economia com o papel que esses setores jogam entre si, se considerarmos que ambos são altamente interdependentes. Além disso, por ser empírico-formal, o modelo “assinala apenas as formas da divisão social do trabalho e sua aparição sequencial”, análise que se torna limitada para descrever uma formação econômica.

Cabe ainda mais uma crítica ao modelo de Clark (1957) que está implícita no texto de Oliveira (2003): os setores da economia são divididos a partir do trabalho concreto executado em cada um deles, como se o foco da economia capitalista fosse o de atender necessidades por meio de valores de uso. A partir da crítica de Marx (2013) à economia política é possível compreender que o objetivo último da produção capitalista é a produção de mais-valor, ou seja, valor excedente originado pela transmutação de trabalho concreto em trabalho abstrato, cujo excedente é apropriado por uma organização capitalista. Ao apontar a indústria como atividade motor do desenvolvimento, os autores da Cepal analisavam a composição dos três setores na economia ignorando a sua interdependência como também que muitas atividades ditas de serviços disfarçavam atividades complementares à industrialização¹⁷.

A participação dos serviços no produto e no emprego seria desproporcional se comparado às economias desenvolvidas no mesmo período. Tal “inchaço” seria responsável por consumir excedente que poderia ser aproveitado na indústria, mas, em vez disso, o setor terciário comparece como um peso morto¹⁸ na formação do produto. Oliveira (2003, p. 54–55) criticou esta análise, entendendo que o crescimento deste setor, da forma como se deu “absorvendo crescentemente a força de tra-

17 Marx (2014) entende por indústria qualquer atividade que tenha por objetivo a acumulação de capital, independente do valor de uso que seja produzido.

18 Oliveira (2003) reconhece que a compreensão do setor de serviços como peso morto pode ter se originado em uma interpretação da teoria marxista que considera os mesmos como “improdutivos”. Contudo, cabe destacar que para Marx(2013), o trabalho produtivo para o capital não é aquele que produz bens tangíveis mas aquele que produz mais-valor. Sobre Marx e o trabalho produtivo nos serviços ver Santos V. (2013).

balho, tanto em termos absolutos como relativos, faz parte do modo de acumulação urbano adequado à expansão do sistema capitalista no Brasil”.

Como afirmou o autor, o crescimento industrial produziu-se sobre uma base de acumulação capitalista razoavelmente pobre. Ao mesmo tempo, as cidades brasileiras careciam de uma base de infraestrutura que atendesse as necessidades que surgiam com a industrialização. Assim, a acumulação capitalista da empresa industrial precisava centrar em si o processo de acumulação capitalista como um todo. Para isso, precisava de serviços urbanos diferenciados e desligados da unidade fabril propriamente dita. Como o surgimento de tais serviços não poderiam disputar financiamento com a indústria, sua implantação se deu através de vastos recursos de mão de obra para compensar sua baixa capitalização. Dessa forma, o chamado “inchaço” do setor de serviços não é contraditório com a forma de acumulação e não se mostra um obstáculo à expansão da economia pois não consome o seu excedente. Por trás do aparente crescimento anormal do setor analisado, o que se encontram são serviços intensivos em força de trabalho, com baixíssima remuneração e que transferem uma fração do seu valor para as atividades econômicas de corte capitalista.

A solução é encontrada fazendo os serviços crescerem horizontalmente, sem quase nenhuma capitalização, à base de concurso quase único da força de trabalho e do talento organizatório de milhares de pseudo-pequenos proprietários, que na verdade não estão mais que vendendo sua força de trabalho às unidades principais do sistema, mediadas por uma falsa propriedade que consiste numa operação de pôr fora dos custos internos de produção fabris a parcela correspondente aos serviços (OLIVEIRA, 2003, p. 68).

Dessa forma, o comércio ambulante nas ruas centrais das grandes cidades torna-se essencial para a comercialização da “moderna” agricultura de frutas e hortaliças, das lâminas de barbear e de outros pequenos objetos produzidos pela indústria brasileira. Outros serviços como o de lavagem e reparos de automóveis cresciam *pari passu* com o desenvolvimento da indústria automobilística, para citar alguns exemplos. Por isso, o crescimento do setor terciário, caracterizado naquele período pela baixa produtividade, não é contraditório com a forma de acumulação capitalista e, ao contrário, demonstra ser um desenvolvimento necessário para a evolução da indústria. Portanto, não pode ser apontado como obstáculo à expansão global da economia, já que sequer é consumidor de excedente econômico devido à sua baixíssima capitalização. Além disso, ao atender consumidores de baixo poder aquisitivo, o ganho desses pequenos produtores também é reduzido pois representam custos de comercialização dos produtos industriais e agropecuários que são externalizados, isto é, são custos de produção repassados para quem comercializa e tem como resultado o reforço da acumulação nas unidades centrais do sistema.

A acumulação também se apoiava no aumento da taxa de exploração da força de trabalho, especialmente dos trabalhadores da indústria. Ao analisar o salário mínimo real nos dois centros industriais do país de 1944 a 1968, Oliveira (2003, p. 80) conclui que apesar desse período corresponder a mais de duas décadas de crescimento industrial, tal resultado não foi capaz de elevar a remuneração dos trabalhadores urbanos. O que se observa é uma redução dos salários reais que teve seu impacto diminuído apenas quando a organização dos trabalhadores pesou decisivamente. Assim, o autor critica a ingenuidade dos que acreditam que é preciso esperar que a economia cresça para que os trabalhadores consigam conquistar uma participação maior. Os dados mostram que no período analisado “o produto bruto cresceu sempre, interrompido apenas pela recessão 1962-1966, enquanto a fatia dos trabalhadores decrescia”.

A partir da análise dos casos acima citados, o autor concluiu que o subdesenvolvimento brasileiro não poderia ser explicado pela dualidade atrasado/moderno. Ambos os setores não só coexistem como se retroalimentam formando uma simbiose.

(...) a expansão do capitalismo no Brasil se dá introduzindo relações novas no arcaico e reproduzindo relações arcaicas no novo, um modo de compatibilizar a acumulação global, em que a introdução das relações novas no arcaico libera força de trabalho que suporta a acumulação industrial-urbana e em que a reprodução de relações arcaicas no novo preserva o potencial de acumulação liberado exclusivamente para os fins de expansão do próprio novo. Essa forma parece absolutamente necessária ao sistema em sua expressão concreta no Brasil, quando se opera uma transição tão radical de uma situação em que a realização da acumulação dependia quase integralmente do setor externo, para uma situação em que será a gravitação do setor interno o ponto crítico da realização, da permanência e da expansão dele mesmo (OLIVEIRA, 2003, p. 60).

A partir do exposto, é possível afirmar que com a industrialização o Brasil experimenta uma nova relação entre o moderno e o arcaico. Não se trata mais de uma relação em que o novo surge e não consegue superar o velho. O processo de desenvolvimento capitalista brasileiro gerou uma dependência do primeiro em relação ao segundo. Assim, o moderno só surge e se expande apoiado no arcaico, isto significa que o desejo de combater o que era visto como sintomas do atraso brasileiro, como a economia de subsistência, a agricultura com baixo uso de capital e o setor terciário inchado, prejudicaria o desenvolvimento do moderno, ou seja, da industrialização.

3.3. As manifestações da dialética arcaico-moderno no Brasil atual

Três décadas mais tarde, Oliveira (2003) lançou um novo ensaio que revisitou e atualizou os fundamentos do primeiro. Trata-se de O Ornitorrinco, publicado em 2003. Nesta ocasião, o autor aproveitou o animal que intitula o seu trabalho para comparar a sua evolução ao desenvolvimento

capitalista brasileiro. De acordo com o autor, este novo Brasil é altamente urbanizado, com poucas pessoas morando e trabalhando no campo. O seu setor primário quase não apresenta resquícios pré-capitalistas e o setor industrial é completo, se considerarmos a Segunda Revolução Industrial, avançando em direção à Terceira Revolução. A sua estrutura de serviços é diversificada, possuindo um estrato de altas rendas e, simultaneamente, outro extremamente primitivo, ligado ao consumo das camadas mais pobres da população. Destaca-se ainda um sistema financeiro atrofiado que abocanha uma parte significativa do Produto Interno Bruto (PIB), o que demonstra sua dependência financeira extrema.

A financeirização da economia junto com a implantação da Terceira Revolução Industrial, bases do movimento de mundialização do capital, trazem consigo novas configurações no que diz respeito ao trabalho. Se no passado, o “informal” poderia ser uma situação passageira, passível de superação com o avanço de um processo de formalização das relações salariais, na atualidade esta possibilidade não se encontra mais no horizonte. Oliveira (2003) explica que aquele setor informal surgiu da combinação de uma acumulação insuficiente com a priorização da acumulação propriamente industrial, ou seja, uma forma aquém do valor que se utilizava da mão de obra criada pelo movimento em direção às cidades (e não de uma reserva na forma de acumulação pré-capitalista) para prover de serviços àquelas que se industrializavam. Assim, a informalidade cumpria a função de contrapeso da elevação do custo de reprodução da força de trabalho.

No início da década de 2000, o autor observou o surgimento de um novo processo de valorização do trabalho informal. Ele explicou que a busca por maior produtividade¹⁹ é a luta do capital para encurtar a diferença entre o tempo de trabalho total e o tempo de trabalho da produção, assim, o capital segue o movimento tendencial de transformar todo o tempo de trabalho em trabalho excedente. Esta tendência é perseguida a partir da síntese entre mais-valia absoluta e mais-valia relativa. Oliveira (2003, p. 136) explicou que nas novas formas de precarização do trabalho como a terceirização e o trabalho informal no seu sentido amplo estava “uma mudança radical na determinação do capital variável. Assim, por estranho que pareça, os rendimentos dos trabalhadores agora dependem da realização do valor das mercadorias, o que não ocorria antes”. Dessa forma, o chamado setor informal passa a ser o futuro do setor formal, pois o conjunto dos trabalhadores se torna uma massa indeterminada de exército da ativa e da reserva, podendo intercambiar entre uma situação e outra em curtos espaços de tempo. Essa nova condição modifica a própria ideia de capital variável como custo devido ao trabalhador independente da realização do capital na forma de mercadorias.

19 Nessa passagem Oliveira (2003) relaciona a produtividade com a intensificação do trabalho. Sobre os diferentes aspectos dos conceitos de produtividade e intensificação em Marx ver Dal Rosso (2008).

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. 137).

Essa vinculação do salário dos trabalhadores à realização das mercadorias só foi possível por meio de uma enorme produtividade do trabalho “que permite ao capital eliminar a jornada de trabalho como mensuração do valor da força de trabalho, e com isso, utilizar o trabalho abstrato dos trabalhadores ‘informais’ como fonte de produção de mais-valor” (OLIVEIRA, 2003, p. 137).

No caso brasileiro, o trabalho formal e a informalidade sempre caminharam juntos, criando uma relação de complementariedade. Por isso, o trabalho informal se expandiu a ponto de formar uma informalidade estrutural. Situação que foi acentuada com o fim do fordismo e o surgimento da acumulação flexível como resposta do capital à crise de 1970. Inspiradas no toyotismo, as empresas brasileiras iniciaram um processo de reestruturação produtiva para poupar a maior quantidade possível de trabalho (DRUCK, 2011). Tal reestruturação se deu por meio da inserção de novas tecnologias e, principalmente, da intensificação do trabalho (DAL ROSSO, 2008).

A forma flexibilizada de acumulação capitalista, ancorada na reengenharia e na empresa enxuta, ocasionou a crescente redução do proletariado fabril estável e produziu um novo proletariado fabril e de serviços que se encontrava em situação de terceirização, subcontratação, contratação em tempo parcial etc, compondo o trabalho precarizado (ANTUNES, 2004). As reformas neoliberais dos anos 1990, implementadas a partir do governo Collor, junto com o cenário macroeconômico desse período (recessão alternada com períodos de baixo crescimento, juros elevados e abertura comercial) foram determinantes para a degradação do mercado de trabalho “com alto índice de desemprego total nas regiões metropolitanas e deterioração dos contratos salariais devido à expansão da informalidade e da terceirização nas grandes empresas, visando reduzir custos” (ALVES, 2009, p. 190).

A primeira década do século XXI apresentou algumas mudanças, com um cenário de redução do desemprego e aumento da formalidade do trabalho. No entanto, a partir de 2015 o país já voltou a registrar uma deterioração do mercado de trabalho. O desemprego apresentou um rápido crescimento passando de 6,5% no último trimestre de 2014 para 8,9% no último trimestre de 2015 e atingindo seu ápice no primeiro trimestre de 2017, quando atingiu 13,7% da população economicamente ativa (PEA) desocupada, o que equivalia a mais de 14 milhões de pessoas. Entre os ocupados, a informalidade foi de 41,1% em 2019 (IBGE, 2020).

Além da necessidade de gerar renda para sobreviver num contexto de desemprego, a informalidade travestida de empreendedorismo também ganha corações e mentes quando confrontada

com a possibilidade “abrir seu próprio negócio” ou “ser patrão de si”. De acordo com Ferraz (2021), o Brasil conta com pouco menos de 7 milhões de empresas, sendo que desse total, 99% encontram-se cadastradas como Micro e Pequenas Empresas (MPE). Em relação ao setor de atuação destacam-se o comércio (48,5%) e os serviços (38,3%). Nesse campo encontram-se os pequenos capitalistas, trabalhadores que possuem um pequeno capital e assalariam outros trabalhadores, bem como trabalhadores precarizados que tem por objetivo o autoemprego que, em sua maioria, ofertam trabalhos improdutivos (do ponto de vista do capital) para garantir sua subsistência e vendem ou prestam serviços para outros trabalhadores. A autora destaca que, diferente do que se imagina, os trabalhos improdutivos são imprescindíveis para o capital porque, mesmo que não gerem valor excedente, são atividades necessárias para a realização do mais-valor transmutado em mercadoria, como é o caso do comércio. Isso porque uma parte significativa dessas mercadorias comercializadas ou a matéria-prima adquirida são produzidas pelo grande capital e precisam ser realizadas na esfera da circulação, tornando o movimento entre trabalho produtivo e improdutivo complementar e cíclico.

Existe a possibilidade de que esses pequenos negócios criem mais-valor nos casos em que assalariam trabalhadores. Ao se apropriar do valor excedente gerado, esse é revertido na forma de renda para o empreendedor porque não dispõe de capital suficiente para acumular e ampliar a produção e a valorização. Ferraz (2021) explica que o que compromete a acumulação dos pequenos empreendedores não é o tamanho do capital. A acumulação não acontece porque a taxa e a massa de mais-valor é insuficiente para manter a sua renda, realizar a reprodução simples (para manter a produção no mesmo patamar) e ainda realizar a reprodução ampliada (acumulação).

O crescimento das MPE's, especialmente quando se trata de registro como Micro Empreendedor Individual (MEI) tem por objetivo a formalização do trabalho informal, sem tirar deste o seu caráter precarizante. Para Tavares (2004), o capitalismo contemporâneo se manifesta de forma a obscurecer os limites entre a atividade industrial e os serviços, entre o trabalho produtivo e improdutivo, entre o trabalho formal e informal, entre o emprego e o desemprego. A autora argumenta que até a década de 1980, as atividades informais eram exercidas em sua maioria por pessoas com baixa escolaridade e baixa qualificação laboral. Essa realidade foi se modificando pela insuficiência de geração de novos empregos no setor formal, obrigando um número cada vez maior de trabalhadores qualificados a ingressar nas relações informais de produção. A inserção de trabalhadores qualificados na informalidade exigiu lançar mão de novas forma precárias de contratação como a terceirização e *pejotização*, que nada mais é do que transformar o trabalhador em pessoa jurídica (PJ) com o objetivo de mascarar uma relação trabalhista por meio de um contrato comercial, aparentemente celebrado entre iguais (ANTUNES, 2018).

Tal flexibilização permitiu a expansão de velhas formas de assalariamento como a remuneração por produção ou o salário por peça. Essa é forma de assalariamento que convive com o salário por tempo desde o surgimento do capitalismo (MARX, 2013). No Brasil, essa forma de remuneração do trabalho era muito comum em atividades laborais agrícolas como o corte de cana. Com a expansão das terceirizações nas últimas duas décadas do século XX e início do século XXI outras atividades laborais passaram a utilizá-la, destacando-se a indústria têxtil subcontratada a feição (COLLI, 1998) e a integração da agricultura familiar na produção de suínos e aves para os grandes frigoríficos (COLETTI; LINS, 2011; NOGUEIRA; JESUS, 2013). Essa modalidade de salário se ajusta perfeitamente à acumulação flexível (TAVARES, 2004; TAVARES; LIMA, 2009).

Como aponta Oliveira (2003), nessa nova relação entre o arcaico e o moderno, o informal se torna o futuro do formal. Pode-se dizer ainda que no século XXI o informal passa a ser legalizado, regularizado e até glamourizado mesmo que mantenha suas características essenciais intocadas.

4. A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

No presente capítulo, apresentar-se-á a uberização do trabalho. Por se tratar de um fenômeno recente, esta apresentação estará delimitada a três questões. A primeira questão diz respeito aos conceitos utilizados para denominar o fenômeno analisado. A segunda questão diz respeito às origens do movimento que desencadeou na uberização e a terceira e última diz respeito ao processo de trabalho e os elementos que o compõem. Com o objetivo de contribuir com esse debate, apontar-se-ão algumas respostas transitórias.

A primeira seção deste capítulo apresenta as diferentes denominações utilizadas por pesquisadores ao referir-se ao trabalho dos motoristas de aplicativo. Foca-se nos três principais conceitos que mais aparecem nas pesquisas publicadas em artigos nacionais e internacionais: gig economy, plataformização e uberização. Assim, argumenta-se que o conceito de uberização é o que melhor descreve o processo de trabalho dos motoristas à luz da realidade brasileira.

A segunda seção busca explicar a origem da uberização do trabalho e a sua implantação no Brasil. Para atingir tal objetivo, recupera-se a origem da Economia do Compartilhamento, passando pelo surgimento da Uber, sua expansão e sua chegada no território brasileiro. Argumenta-se que, apesar de utilizar alguns dos valores da Economia do Compartilhamento, a Uber já surge descolada de tais valores, formando-se como um grande conglomerado e tendo entre seus acionistas grandes empresas e grandes fundos de investimento. Apesar de negar peremptoriamente que se trata de uma organização que trabalha com transporte, verifica-se que os seus principais produtos estão vinculados ao deslocamento de pessoas, de mercadorias ou objetos em geral. Por fim, descreve-se a implantação da Uber no Brasil, o perfil dos seus motoristas e alguns impactos da uberização do trabalho, como o aumento da jornada de trabalho e a queda nos rendimentos.

A terceira seção descreve o processo de trabalho dos motoristas de aplicativo que trabalham para a Uber. A partir da Teoria do Processo de Trabalho ou Labour Process Theory (LPT), descreve-se as diferentes tarefas realizadas pelos motoristas, separando estas em on-line (realizadas com o aplicativo conectado) e off-line (realizadas sem a necessidade de conexão com o aplicativo). Partindo dessas tarefas, analisa-se as formas de controle utilizadas pela organização proprietária da plataforma sobre o trabalho dos motoristas, como se dá o processo de valorização do valor e as relações entre consentimento e resistência.

4.1. Os diferentes conceitos e suas implicações: gig economy, plataformização ou uberização?

A literatura acadêmica vem utilizando diferentes conceitos para denominar os diferentes aspectos do trabalho mediado por plataformas. As denominações de maior destaque são *gig economy*, *plataformização* e *uberização*. Para além das diferenças de nomenclatura observam-se diferentes formas de compreender o fenômeno analisado.

Gig economy é, sem dúvida, o conceito mais utilizado na literatura internacional (GANDINI, 2019; HUWS *et al.*, 2017; LEHDONVIRTA, 2018; WU *et al.*, 2019) assim como em muitos trabalhos de pesquisadores brasileiros e latino-americanos (MANRIQUEZ, 2019; PIRES; PINTO, 2020; VACLAVIK; OLTRAMARI; OLIVEIRA, 2021). O termo *gig* é um jargão que se origina no trabalho dos músicos norte-americanos. Como os shows das bandas aconteciam em datas específicas, o músico agendava seus eventos e ficava boa parte da semana sem trabalho, o que o obrigava a ficar sempre em busca de novas atividades remuneradas. Assim, *gig* era uma denominação coloquial para o que depois ficou conhecido como *freelance*, ou seja, a realização de trabalhos esporádicos, sem vínculo empregatício (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2021; WOODCOCK; GRAHAM, 2020).

Para Woodcock e Graham (2020) o termo *gig economy* refere-se a mercados de trabalho que se caracterizam por realizar contratações de forma independente por meio de plataformas digitais. Trata-se de uma oferta de trabalho contingente, ou seja, uma contratação casual e momentânea que pode ter tempo de trabalho variável e pouca segurança laboral, remunerado com base no salário por peça. Por sua natureza, é um trabalho que não permite o desenvolvimento de uma carreira. Para os autores, denominações mais comuns como *freelancer* ou trabalhador temporário se referem a um leque mais vasto de atividades que não são, necessariamente, mediadas por plataformas digitais. A plataforma não é apenas uma ferramenta, mas a base digital sobre a qual é construída a organização que a detém. Ao reunir a oferta e a procura de mão de obra, a gestão do trabalho temporário se dá numa dimensão muito maior.

Os autores apontam que o rápido crescimento da *gig economy* tornou-se um símbolo da mudança no mundo do trabalho. Se é possível que a flexibilidade deste novo tipo de arranjo laboral possa beneficiar alguns trabalhadores, também é possível perceber suas mazelas como a baixa remuneração, a precariedade, condições de trabalho estressantes e perigosas, além de não possuir proteção social.

Algumas plataformas substituíram tipos de trabalho anteriores - por exemplo, os táxis sendo substituídos por Uber - enquanto outras estão criando novos tipos de trabalho - o treinamento de sistemas de aprendizagem de máquinas por meio de marcação de imagens e entrada de dados, por exemplo. Em todos os casos, as práticas de trabalho existentes estão sendo transformadas. A chamada "relação de emprego padrão" está sendo minada por meio de trabalho fragmentado e aumento do número de acidentes. Atividades que antes eram consideradas como um trabalho formal ou pa-

drão podem ser mediadas através de plataformas para tentar contornar regras, padrões e tradições que têm protegido os padrões de trabalho (WOODCOCK; GRAHAM, 2020, p. 11).

Como denota a descrição dos autores, é possível apontar que o conceito *gig economy* se refere a uma dinâmica própria dos países capitalistas do centro, especialmente os Estados Unidos e a Europa. Numa economia periférica, como é o caso da brasileira, o mercado de trabalho sempre conviveu com altas taxas de informalidade, o que retira sentido a pensar a “economia dos bicos” como um fenômeno emergente. Para Abílio, Amorim e Grohmann (2021), a utilização desse conceito para descrever a realidade brasileira, trata-se de uma importação que ofusca relações laborais presentes no cotidiano dos trabalhadores desde antes da chegada das plataformas digitais. Assim, “torna-se um recurso linguístico para descrever de forma problemática o que, em realidade, constitui historicamente modos de vida da classe trabalhadora periférica”.

Outro conceito importante na literatura é *platform labor* (VAN DOORN, 2017). Tal definição confere unidade a diferentes trabalhos cujas atividades são controladas por meio de plataformas digitais. Abílio, Amorim e Grohmann (2021) argumentam que a tradução deste conceito para o português apresenta dificuldades que precisam ser superadas para a construção de um sentido comum. A opção “trabalho de plataforma”, por exemplo, pode ser entendida como o conjunto de atividades das próprias plataformas. Outra possibilidade seria traduzir para “trabalho em plataformas” ou ainda “trabalho mediado por plataformas”. Mesmo que esses últimos favoreçam a compreensão do objeto que se deseja estudar, os autores argumentam que podem obscurecer a materialidade e as determinações socioespaciais do trabalho. A noção de “mediação” não deixa explícita a existência de relações de dominação e exploração, assim como o papel das empresas que operam por meio de plataformas digitais.

O conceito de *plataformização* é oriundo dos estudos de plataformas, destacando-se o trabalho dos pesquisadores holandeses Poell, Nieborg e Van Dijck (2020). Para esses autores, a plataforma deve ser vista como o conjunto formado pela empresa, pelo software e pela infraestrutura digital. Eles definem a *plataformização* como “a penetração de infraestruturas, processos econômicos e estruturas governamentais de plataformas em diferentes setores econômicos e esferas da vida” o que altera e reorganiza as “práticas e imaginações culturais em torno de plataformas” (POELL; NIEBORG; DIJCK, 2020, p. 5). Significa, portanto, uma crescente dependência dos mecanismos de plataforma em diferentes setores da vida que acabam modificando aspectos sociais e culturais, mesmo que parcialmente. Grohmann (2020, p. 113) argumenta que os trabalhos por plataformas apresentam características distintas. Para diferenciá-los aponta a seguinte classificação: a) plataformas que requerem o trabalhador em uma localização específica (como no caso dos motoristas e entrega-

dores); b) plataformas que intermedeiam a realização de microtrabalhos ou *crowdwork* (caso da Amazon Mechanical Turk) e c) plataformas de intermediação de *freelancers* (caso da GetNinjas).

O conceito de uberização surge a partir da expansão da empresa Uber por diversos países do globo, o que o popularizou sendo utilizado amplamente pela literatura acadêmica em diversas línguas. Como a plataformização, a uberização denota um processo e por isso, é seguidamente acompanhada por um complemento (uberização do trabalho, uberização do campo etc.). No Brasil, o conceito ganhou força a partir dos trabalhos de Abílio (2017, 2019, 2020a, 2020b). De acordo com a autora, a uberização é uma “tendência de reorganização do trabalho que traz novas formas de controle, gerenciamento e subordinação” que não se inicia com o surgimento da Uber e também não se restringe ao trabalho organizado por esta. Trata-se de uma nova forma de gestão, organização e controle do trabalho “que se afirma como tendência global no mundo do trabalho” (ABÍLIO, 2019, p. 2). Embora a autora reconheça que as plataformas digitais são vetores de reorganização do trabalho, argumenta que a uberização do trabalho só é possível por ser resultado de processos globais que envolvem transformações na organização do trabalho que se encontram em curso há décadas.

O elemento central catalisado pelas plataformas são as novas formas de dispersar o trabalho sem perder o controle sobre ele. Essa possibilidade já era evidente nas cadeias produtivas globais e suas enormes redes de subcontratação (...). Entretanto, a dispersão/centralização agora se concretiza em uma multidão de trabalhadores subordinados a uma única empresa.

A uberização do trabalho é um fenômeno recente, que se encontra em expansão, podendo apresentar mudanças importantes na sua configuração até se tornar um modelo hegemônico. Contudo, algumas características centrais já podem ser delineadas como: (1) a radicalização da flexibilidade da força de trabalho, formando um trabalhador *just-in-time*, com jornada de trabalho indefinida e sempre disponível; (2) o vínculo de trabalho frágil, através do perfil cadastrado, com a redução da remuneração ao tempo efetivamente trabalhado e por produção (salário por peça); (3) a gestão do trabalho por meio de algoritmos alimentados pela participação dos clientes e que logo executam punições e recompensas; (4) a exigência de que a venda da força de trabalho venha acompanhada de uma parte dos meios de produção (ZAMORA; MEIRA, 2022).

No presente trabalho, optar-se-á pelo conceito de uberização por entender que o fenômeno analisado não se explica apenas pela dependência do uso de plataformas. O controle algorítmico do trabalho por meio de plataformas permite expandir significativamente a gestão do trabalho disperso, contudo, outras experiências de controle do trabalho em condições semelhantes evidenciam que tais tecnologias são importantes mas não são determinantes. O foco na plataforma permite que o fenômeno estudado seja analisado por uma visão associada ao determinismo tecnológico. Além disso, é preciso destacar que nem todo trabalho por plataformas é uberização do trabalho. Assim a platafor-

mização descreveria diversos trabalhos que têm no uso da plataforma o elemento de unidade, mas apresentam lógicas diferentes no processo de trabalho, na forma de controle da organização sobre este e até no processo de valorização e de apropriação de mais-valor. Um caso ilustrativo é o dos produtores de conteúdo para plataformas como o Youtube²⁰ que apresentam semelhanças e diferenças importantes com o trabalho dos motoristas por aplicativo.

Para os objetivos deste trabalho, o conceito de plataformização apresenta uma limitação adicional: ele transmite a ideia de que se trata de um fenômeno completamente novo, deixando em segundo plano os elementos de continuidade desse modelo com outras formas de organização do trabalho. É o caso da sua forte herança toyotista (STEINBERG, 2022), mas também de outros antecedentes organizacionais que se encontravam dispersos em diferentes trabalhos e que a uberização conseguiu reunir.

Em relação ao conceito de *gig economy*, além das críticas supracitadas, entende-se que o mesmo não deve ser utilizado para abordar a realidade dos países periféricos, especialmente aqueles que integram a América Latina. Apontar a emergência de uma “economia dos bicos” no Brasil é desconsiderar a história do trabalho nesse país, perpassada pela informalidade e pelo desemprego estrutural.

Apesar das suas limitações, o conceito de uberização segue a mesma lógica do fordismo e do toyotismo. Nesse sentido, caberia questionar se o conceito mais adequado não seria o de uberismo. Contudo, entende-se que para falar em uberismo é preciso de maior consolidação desse modelo de organização do trabalho. Por isso, uberização também descreve um processo de modificação da organização do trabalho que não é hegemônica e pode mudar parte da sua lógica interna.

4.2. Da Economia do Compartilhamento ao surgimento da Uber

Para muitos pesquisadores (LAZZARI; PETRINI; SOUZA, 2021; RAVENELLE, 2017; SLEE, 2017; SUNDARARAJAN, 2018) a uberização do trabalho se origina do movimento denominado de Economia do Compartilhamento. A partir disso, apresenta-se as principais características desse movimento, destacando a passagem da pretensão de fortalecer laços comunitários por meio do mercado, a defender um empreendedorismo de massas como solução para as questões sociais.

A Uber enquanto organização possui pouca identificação com o movimento da “sharing economy”, mas se apropriou dos valores desta para se afirmar no mercado como uma empresa que promove encontros entre diferentes usuários: aqueles que precisam se deslocar e aqueles que dispõem

20 Sobre a youtuberização ver Silva (2020) Hertzog (2019) e Dantas e Raulino (2020).

de um veículo para tal. Essa afirmação precisa ser confrontada ao analisar o tipo de serviço que a organização de fato oferece e a forma que ela se relaciona com aqueles que, aparentemente também são usuários, mas que recebem uma remuneração por utilizar a plataforma e precisam se submeter a uma série de exigências para isso.

Por último, apresenta-se dados sobre a implantação da Uber no mercado brasileiro e analisa-se dados recentes sobre a uberização do trabalho no país. Partindo de uma pesquisa do IPEA utilizando dados da PNAD Contínua do IBGE (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022), apresenta-se o perfil dos motoristas de aplicativo e compara-se com outros trabalhadores que também integram a uberização do trabalho como entregadores e mototaxistas, ambos vinculados a plataformas.

4.2.1. A Economia do Compartilhamento

Para compreender a uberização do trabalho é necessário buscar as suas raízes no movimento chamado de Economia do Compartilhamento(EC)²¹. Esse movimento surge a partir da assimilação de críticas feitas ao capitalismo contemporâneo como o baixo senso de comunidade, o individualismo, o consumismo, a aquisição dos produtos centralizados em grandes corporações e os danos que esse modelo desencadeia ao meio ambiente. As soluções encontradas passaram pela formação de novos negócios que se utilizam de plataformas para conectar ofertantes e demandantes. São muitos os nomes associados com as práticas da Economia do Compartilhamento (*sharing economy*), entre eles destacam-se: capitalismo de multidão (*crowd-based capitalism*), economia colaborativa (*collaborative economy*), economia de pares (*peer economy*), economia sob demanda (*on-demand economy*), economia de locações (*renting economy*) e economia dos bicos (*gig economy*) (SUNDARARAJAN, 2018). Cada um desses nomes ressalta uma característica desse novo mercado.

De acordo com Botsman e Rogers (2010, p. XV apud SUNDARARAJAN, 2018, p. 56), estamos vivendo uma mudança radical no consumo. Se o século XX se caracterizou pelo hiperconsumo, que tem por características a posse, o acesso pelo crédito e as escolhas orientadas pela publicidade, o século XXI caminha para se tornar o século do consumo colaborativo, no qual o acesso é impulsionado pela reputação, pela comunidade e pelo acesso compartilhado. De acordo com os autores,

[...] a Colaboração, que é o cerne do consumo colaborativo, pode ser local e presencial ou pode utilizar a internet para se conectar, se combinar, formar grupos e encontrar algo ou alguém para criar interações *peer-to-peer* (entre indivíduos) que são

21 De acordo com Slee (2017) e Sundararajan (2018), o nome Economia do Compartilhamento é o mais popular quando o objetivo é designar o fenômeno aqui explicado, assim, utilizarei este nome com iniciais em maiúscula, abrindo exceção quando o autor citado optar por outra denominação.

many-to-many (entre muitos). Em resumo, as pessoas estão compartilhando novamente com sua comunidade, em um escritório, em um bairro, em um prédio residencial, em uma escola ou em uma rede no Facebook.

De acordo com Slee (2017, p. 33) a EC é “uma onda de novos negócios que usam a internet para conectar consumidores com provedores de serviço para trocas no mundo físico, como aluguéis imobiliários de curta duração, viagens de carro ou tarefas domésticas”. O autor destaca que os defensores desta nova economia a descrevem ora como um novo tipo de negócio, ora como um movimento social. A ideia de uma Economia do Compartilhamento começou a ganhar força em 2013 e 2014 com promessas de grande apelo. A primeira, segundo o autor, é o fortalecimento das trocas informais – dar carona a amigos, emprestar ferramentas de uso doméstico, executar alguma tarefa para um vizinho – usando o poder de conexão da internet para dar escala a tais práticas, permitindo que os moradores de um bairro ou de uma cidade possam contar mais consigo e precisem menos de corporações distantes, sem rosto.

A segunda promessa está voltada a ajudar a melhorar a vida daqueles que mais precisam.

A Economia do Compartilhamento promete ajudar prioritariamente indivíduos vulneráveis a tomar controle de suas vidas tornando-os microempresários. Podemos nos autogerenciar, entrando e saindo deste novo modelo flexível de trabalho, montando o nosso negócio na internet; podemos nos tornar anfitriões do Airbnb, motoristas do Lyft, um trabalhador manual para o Handy ou um investidor altruísta emprestando dinheiro no Lending Club. O movimento parece ameaçar aqueles que detêm o poder, como grandes cadeias de hotel, redes de *fast-food* e bancos. É uma visão igualitária construída mais em relações de troca de igual para igual do que em organizações hierárquicas, e garantida pela habilidade virtual que a internet tem de conectar pessoas: a Economia do Compartilhamento promete fazer com que “os estadunidenses [mas não só] confiem uns nos outros”, como podemos ler em uma reportagem publicada em 2014 na revista *Wired* (SLEE, 2017, p. 34, grifos no original).

A terceira promessa está relacionada às preocupações ecológicas. Com a EC surgiriam alternativas ao comércio de longa distância e poderíamos alocar melhor os recursos existentes. Compartilhando veículos, ferramentas e utilizando serviços prestados por pessoas próximas haveria a necessidade de comprar menos produtos e “diminuir nossa pegada ambiental no planeta” (SLEE, 2017, p. 35).

O relato do autor mostra que a economia do compartilhamento surge como um movimento político e social que critica alguns aspectos do capitalismo contemporâneo como a perda da proximidade das pessoas, a economia concentrada em grandes corporações multinacionais, o consumismo e a destruição do meio ambiente. A solução encontrada por esses ativistas para superar tais mazelas passaria pela formação de novos mercados que valorizariam o local, a comunidade, a ajuda mútua e as alternativas ecológicas. Não foi exatamente o que aconteceu.

Infelizmente, algo diferente e ao mesmo tempo mais sombrio está acontecendo: a Economia do Compartilhamento está propagando um livre mercado inóspito e desregulado em áreas de nossas vidas que antes estavam protegidas. As companhias dominantes do setor se tornaram forças grandes e esmagadoras, e, para ganhar dinheiro e para manter suas marcas, estão desempenhando um papel mais e mais invasivo nas trocas que intermedeiam. À medida que a Economia do Compartilhamento cresce, está remodelando cidades sem considerar aquilo que as tornava habitáveis. Em vez de trazer uma nova fase de abertura e confiança pessoal a nossas interações, está criando uma nova forma de fiscalização, em que os prestadores de serviços devem viver com medo de ser delatados pelos clientes. Enquanto o CEO da companhia se refere de maneira benevolente a suas comunidades de usuários, a realidade tem uma face mais sombria, definida pelo controle centralizado. Os mercados da Economia do Compartilhamento estão criando novas e nunca antes nomeadas formas de consumo (SLEE, 2017, p. 35).

Sundararajan (2018) comenta que ao observar as atividades sob o nome de economia compartilhada é possível perceber que muitas delas se parecem com atividades comerciais de uma economia de mercado tradicional junto com trocas que poderiam ser descritas como parte da economia de dom²², cujo objetivo recobre, além do propósito econômico, outras funções sociais e culturais. O autor destaca cinco características da economia compartilhada.

1 – Amplamente voltada ao mercado: a economia compartilhada cria mercados que dão suporte às trocas de bens e ao surgimento de novos serviços, resultando em níveis potencialmente mais altos de atividade econômica.

2 – Capital de alto impacto: a economia compartilhada abre novas oportunidades para que tudo seja utilizado em níveis mais próximos de sua plena capacidade, desde bens e habilidades até tempo e dinheiro.

3 – Redes de multidão em vez de instituições ou hierarquias centralizadas: a oferta de capital e mão de obra surge da multidão descentralizada de indivíduos, em vez de agregados corporativos ou estatais. As trocas futuras podem ser mediadas por mercados distribuídos de multidão, em vez de terceiros centralizados.

4 – Fronteiras pouco definidas entre o profissional e o pessoal: a oferta de mão de obra e a prestação de serviços frequentemente comercializa e mensura atividades *peer-to-peer* (entre indivíduos) e grupos, como dar uma carona ou emprestar dinheiro a alguém, atividades que eram anteriormente consideradas pessoais.

5 – Fronteiras pouco definidas entre emprego pleno e casual, entre relação de trabalho com ou sem dependência, entre trabalho e lazer: muitos dos empregos de tempo integral estão sendo substituídos por contratos de prestação de serviços com variação nos níveis de carga horária, granularidade, dependência econômica e empreendedorismo.

²² No Brasil, a economia do dom é mais conhecida como economia da dívida. Sobre a economia da dívida ver Sabourin (2008).

De fato, se por um lado há valorização da comunidade, por outro ocorre uma mercantilização da solidariedade, porque todas as interações precisam de uma intermediação financeira, não havendo espaço para ajuda mútua sem interesse por um retorno. À medida que a EC vai avançando o pagamento pelos serviços se torna mais importante. Se dois vizinhos realizam trajetos similares todas as manhãs e um pega carona com o outro, parece justo que o primeiro contribua com algum valor dos custos com gasolina e manutenção do veículo do segundo. Um aplicativo permite ao dono do carro disponibilizar carona para outras pessoas, combinando algum valor que achem justo. Nesse momento, dividir a conta do carro pode ter se tornado tão ou mais relevante do que um gesto solidário entre moradores da mesma vizinhança.

Entre mercado e EC, a relação do primeiro com os criadores das plataformas, é ainda mais forte, pois envolve a captação de recursos através do mercado financeiro, como mostra o relato de um jovem num evento que divulgava a Economia do Compartilhamento.

Neste momento, não há outra alternativa prática para que alguém com uma ideia de projeto levante esse primeiro investimento para construir uma plataforma. Sobretudo, para construir uma comunidade e gerar massa crítica, porque você precisa de muitos recursos para isso. Hoje, todos nós pensamos: “Certo, precisamos encontrar uma forma para que o valor e a governança sejam compartilhados mais democrática e igualmente” – e é um ótimo objetivo. Contudo, para fazer isso, você precisará encontrar uma forma de possibilitar a fase inicial. E como se faz isso? Atualmente, parece que apenas o capital de risco dá conta disso (SUNDARARAJAN, 2018, p. 52).

Se os futuros proprietários das plataformas precisam lançar mão dos recursos do capital financeiro para tirar suas soluções do papel, os trabalhadores precisam se contentar com relações precárias de trabalho. Retomando o exemplo anterior, se o vizinho que mora e trabalha perto do dono do veículo se mudou, esse pode utilizar um aplicativo para dividir os custos com outras pessoas que percorrem trajetos similares e não possuem um veículo. Agora, se por um infortúnio, além de perder a companhia do seu vizinho também perde o seu emprego, dividir o carro com estranhos deixa de ser um meio para diminuir custos de transporte e passa a ser meio de subsistência.

Ravenelle (2017) conclui, depois de entrevistar diversos trabalhadores da EC, que estamos diante de uma promotora do empreendedorismo de massas. Empresas como Uber, Airbnb e outras representantes do segmento afirmam fomentar a criação de microempreendedores e de microempresas. Destacando isso nas suas propagandas, a Uber incentiva os motoristas a serem “o seu próprio chefe”, dissemina a ideia de que a EC contribui para a reversão da desigualdade econômica, cessa a destruição ecológica, detém tendências materialistas, promove os direitos dos trabalhadores e empodera pessoas pobres. Apesar das promessas da propaganda, os trabalhadores em aplicativos tendem a rejeitar a retórica da EC relacionando-a a uma economia de locações e vendas, para eles, o traba-

lho por aplicativo significa uma alternativa para ganhar dinheiro, com um trabalho de meio período e não uma adesão ao discurso do empreendedor chefe de si. Os poucos trabalhadores identificados com o empreendedorismo são os que já possuem capital ou habilidades para os negócios, independentemente das plataformas.

A EC opera a conversão de recursos abundantes e disponíveis em serviços, cuja escassez é catalisadora da extração de mais-valia. Para o capital uberizado a abundante oferta de força de trabalho converte desemprego ou subemprego em oportunidades de extração de mais-valor. Para ilustrar as consequências dessa nova forma de organizar o trabalho desempregado e informal retomarse-á o exemplo apresentado por Braverman (1977). Se um rapaz desempregado é contratado pela sua vizinha para cortar a grama do jardim combinando um preço pelo seu trabalho, trata-se de um trabalho improdutivo no sentido de que não produz mais-valia. Se o mesmo rapaz for contratado por uma empresa de serviços de limpeza e manutenção (para lares ou para empresas) tornando-se um assalariado, seu trabalho é trabalho produtivo pois gera mais-valor. Além disso, por ser agora um empregado, passa do trabalho informal para o formal, mesmo que este seja precarizado, como no caso dos trabalhadores terceirizados (DRUCK, 2011). Agora, imaginemos que a vizinha não conhece o jovem desempregado, o que a impede de contratá-lo diretamente para a empreitada, e para evitar o risco de contratar um desconhecido para trabalhar na sua casa, resolve o problema com auxílio de um aplicativo de contratação de serviços. O jovem é precavido, sabe que o mercado de trabalho não está contratando, decidiu então se cadastrar na mesma plataforma do aplicativo utilizado pela sua vizinha. Com o serviço contratado e logo depois realizado, a senhora paga à empresa do aplicativo que, por sua vez, remunera o jovem, retendo uma parte do valor. Assim, o trabalho por meio de aplicativos é trabalho produtivo porque gera mais-valia para as organizações proprietárias do recurso social de produção, nesse caso a plataforma. Agora, o jovem apura renda oferecendo sua força de trabalho por meio do aplicativo. Contudo, o fato de contar com a plataforma para intermediar seu trabalho nada muda em relação à informalidade. De fato, a EC permite que trabalhos improdutivos se tornem produtivos sem a necessidade de retirar os trabalhadores do desemprego estrutural.

Apesar das boas intenções de fortalecer laços comunitários e diminuir a dependência das pessoas das grandes corporações evitando o consumo excessivo²³, a EC acabou fortalecendo a presença do mercado na vida das pessoas, mercantilizando relações que antes pareciam estranhas aos interesses utilitários e eram marcadas pela gratuidade, tais como vínculos de solidariedade, vizinhança, etc. Mas, sobretudo, convertendo bens e serviços subutilizados ou fora do mercado em mercadorias, que agora se encontram plenamente incorporadas à arena das trocas mercantis. Essa nova

23 Não há como saber se tais intenções eram sinceras ou se tratavam apenas de publicidade para atrair pessoas. O certo que nos Estados Unidos e na Europa a Economia do Compartilhamento chegou a criar um movimento social com essas bandeiras. O exemplo europeu é a organização OuiShare (SUNDARARAJAN, 2018).

configuração engloba a força de trabalho sob uma nova combinação de informalidade e precarização em atividades que geram valor excedente apropriado pelos controladores das plataformas.

4.2.2. O surgimento da uberização

A chamada uberização é uma referência direta à organização do trabalho controlado por plataformas que começou com a empresa de serviços de transporte de passageiros Uber. Atualmente observa-se a replicação desse modelo em organizações de diversos setores da economia. No presente trabalho, o foco na Uber deve-se ao seu sucesso e pioneirismo como organização de transporte de passageiros por aplicativo líder no mercado mundial. Até o presente momento, as firmas concorrentes têm replicado o seu modelo de organização.

A Uber Technologies Inc foi fundada em junho de 2009 na cidade de São Francisco, estado da Califórnia nos Estados Unidos. De acordo com o site da empresa (UBER, 2020), atua em mais de 10 mil cidades localizadas em 71 países. Possui 20 mil funcionários em seus escritórios no mundo²⁴, e 4,4 milhões de motoristas e entregadores “parceiros”. A empresa afirma realizar 19 milhões de viagens e entregas por dia no mundo, contando com uma carteira de 118 milhões de clientes.

Quem manda na Uber? Se ficarmos na dimensão da aparência, poderíamos concluir que esta organização traz um novo perfil de executivo. A equipe executiva é composta por pessoas jovens e de diferentes origens, passando a ideia de jovialidade e multiculturalidade. Cada membro da equipe é apresentado com a sua trajetória e a sua formação. Percebemos que se trata de uma equipe altamente qualificada (formados nas melhores universidades americanas) e com uma longa trajetória no mercado, apesar da pouca idade de alguns. Não é raro que as biografias descrevam trabalhos fora do mercado convencional. Porém, quando observamos o conselho de administração encontramos outra realidade, quem de fato manda na Uber são grandes corporações e fundos de investimentos – Veon, Expa, Nestlé, Saudi Arabia’s Public Investment Fund, Northrop Grumman, CIT Group e TPG Capital (UBER, 2022a).

Em reportagem publicada na BBC News Brasil, Mota (2019) descreve um conjunto de empresas que valem bilhões de dólares, mesmo apresentando em seus demonstrativos contábeis prejuízos significativos. Entre as empresas citadas encontram-se a Uber, a WeWork, a Spotify, a Nubank e a Netflix. Segundo a reportagem, 81% das estreias nas bolsas de valores dos Estados Unidos em 2018 foram de companhias que registraram prejuízo nos 12 meses anteriores à abertura de capital. O alto valor destas organizações se deve à crença dos investidores no potencial de gerar “muito dinheiro no futuro”, ao vender a participação. A matéria destaca ainda que a maioria dessas empresas

²⁴ Em 2019 a empresa chegou a ter 27 mil funcionários nos seus escritórios em diferentes países.

inovadoras recebem generosas injeções de capitais oriundos de fundos de investimento como os *venture capital* e *private equity*²⁵. Esses fundos se especializam em investimento de alto risco e possuem uma diversidade de financiadores, entre eles grandes empresas, famílias ricas e fundos de pensões.

Como aponta Slee (2017, p. 21),

Parece improvável que a Uber se torne lucrativa sem uma mudança radical no modelo de negócios. A via mais promissora para ela é de se tornar parte integrante da infraestrutura das cidades e de nossas vidas por meio da erosão do uso do transporte público: tornar-se “muito grande para quebrar”. Se a Uber conseguir subsidiar as viagens por um tempo suficiente para se tornar um serviço essencial, as cidades terão de encontrar uma maneira de sustentá-la. A Uber como um serviço público privatizado é um futuro possível – e indesejável.

Em 2019 a Uber lançou, na cidade de Chicago, uma plataforma de intermediação de trabalho temporário para empresas que enfrentem uma elevação repentina na produção e precisem de trabalho por pouco tempo (SINGH, 2019). Trata-se de um entendimento por parte da empresa de que o seu principal produto é o trabalho intermitente - ou, mais precisamente, precário. No mesmo ano, a organização demitiu 400 funcionários dos seus escritórios com o objetivo de cortar custos e sinalizar aos seus investidores que medidas drásticas estão sendo tomadas para reduzir os prejuízos operacionais (ALECRIM, 2019).

No Brasil, a organização está presente em mais de 500 cidades. A página eletrônica não informa quantos funcionários a Uber mantém no país, mas descreve que possui 1 milhão de motoristas e entregadores parceiros e uma carteira que supera os 22 milhões de clientes. Sobre o início das operações no Brasil, a empresa afirma que,

No Brasil, chegamos junto com a Copa do Mundo de 2014, no Rio de Janeiro e, em seguida, em São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. Hoje já estamos em mais de 500 cidades do país, incluindo todas as capitais e principais regiões metropolitanas. Nosso objetivo é oferecer, por meio do aplicativo, opções de mobilidade práticas, confortáveis e acessíveis para todos os nossos usuários. Para quem dirige por meio da plataforma, a Uber representa uma forma flexível de gerar renda (UBER, 2020).

Os principais produtos da organização no Brasil, e sua descrição de acordo com o site da empresa, encontram-se no quadro abaixo.

25 O Venture Capital é uma modalidade de captação de capital para negócios que estão emergindo, o que aumenta o risco da operação, mas que detêm o potencial de valorizar muito o capital inicial investido. Como não se trata apenas de uma aposta financeira, o fundo responsável pela VC deve acompanhar a gestão da organização em que o capital foi investido. O Private Equity é um tipo de venture capital voltada para empresas de grande porte. Ver Meirelles *et al* (2008).

Quadro 2 - Produtos oferecidos pela Uber Technologies Inc no Brasil em 2022

UberX	Carros compactos, com ar-condicionado e quatro portas. O preço é competitivo e uma opção ideal para locomover-se no dia a dia.
Uber Juntos	Esta modalidade permite que você divida a viagem com outros usuários que estão em um trajeto similar ao seu, colocando mais pessoas em menos carros. [suspensão devido à pandemia de Covid-19]
Uber Comfort	Uma seleção de carros mais confortáveis e espaçosos por um preço um pouco maior do que o do UberX.
Uber Black	Categoria que oferece aos usuários uma experiência premium em carros sedã, todos com bancos de couro e ar-condicionado.
Uber Táxi	Opção para realizar viagens em táxis com todos os recursos de segurança oferecidos pela Uber.
Uber Flash	Categoria que permite aos usuários a solicitação de viagens para enviar itens e artigos pessoais para seus amigos e familiares sem sair de casa.
Uber para empresas	Plataforma exclusiva para negócios, pequenos ou grandes, gerenciarem as viagens dos funcionários, com o objetivo de reduzir burocracia e reembolsos.
Uber Direct	Empresas que utilizam o Uber para Empresas têm à disposição o Uber Direct, serviço que permite acionar motoristas parceiros para entregar produtos a seus clientes.

Fonte: Uber (2020).

Em 2016 a organização entrou no mercado de entregas de alimentos e outras mercadorias por meio de um novo aplicativo chamado Uber Eats. Esta iniciativa não obteve o sucesso esperado e encerrou suas atividades em março de 2022 (ALECRIM, 2022).

Apesar dos produtos descritos no Quadro 2, a Uber define-se como uma empresa do ramo da tecnologia, não uma empresa de transporte. Ao responder à pergunta “Quem somos?” em sua página na internet, a empresa informa que o seu produto é “colocar o mundo em movimento” permitindo uma melhor conexão entre as pessoas (UBER, 2022c). A afirmação de que a Uber não é uma empresa de transporte encontra-se, inclusive, nos Termos de Uso da empresa (UBER, 2022d), com os quais tanto motoristas quanto passageiros são obrigados a concordar para poder utilizar o aplicativo. Um dos motivos que explica essa necessidade de afirmar que a sua mercadoria não é a mobilidade urbana está vinculado ao seu modelo de negócios em que os motoristas e entregadores são vistos como “parceiros”, ou seja, como trabalhadores autônomos ou ainda como empreendedores do seu próprio negócio. Por essa perspectiva, a organização não precisa conceder direitos sociais e trabalhistas a aqueles que, por meio do seu trabalho, relacionam a tecnologia aos meios de trabalho para produzir uma mercadoria: o deslocamento de pessoas e objetos. A Uber não comercializa a tecnologia que produz: a utiliza como meio de produção em conjunto com o trabalho dos motoristas e dos entregadores que utilizam o aplicativo da empresa.

O modelo acima descrito foi desenvolvido para funcionar da mesma forma nos diferentes países, abarcando diferentes culturas e diferentes formas de organizar o trabalho, inclusive da perspectiva da legislação. Embora a colossal empreitada tenha tido relativo sucesso, a pretensão da criação de um modelo universal foi duramente questionada. O caso mais próximo ao Brasil foi o da Colômbia, em que a Superintendência de Indústria e Comércio declarou ilegal as operações da organização. A decisão foi tomada por demanda de organizações de taxistas que alegaram que a Uber “incorreu em concorrência desleal ao desviar a clientela de maneira insana e desonesta” (UBER SE VÁ DE COLOMBIA, 2020). A decisão foi duramente criticada pela Uber, que deixou de operar naquele país em fevereiro de 2020, depois de uma campanha ostensiva contra a decisão, e retomou as atividades um mês depois, afirmando que adequou os seus serviços às exigências da legislação colombiana (¿CÓMO FUNCIONARÁ..., 2020). Situação semelhante aconteceu na Espanha ainda em 2014, quando o judiciário desse país declarou as atividades da organização como ilegais e solicitou o bloqueio do aplicativo pela operadoras de internet e cartões de crédito (CANO, 2014). Dita ação também foi movida alegando concorrência desleal e a Uber só voltou a operar em algumas cidades do país após se submeter a alguns mecanismos de regulação (UBER VUELVE..., 2016). A seguir apresentar-se-á alguns dados sobre a relevância que a uberização do trabalho vem tendo no mercado de trabalho brasileiro para logo compreender como se dá o processo de trabalho sob essa nova organização.

4.2.3. A uberização no Brasil

Como afirmado, entende-se que a uberização do trabalho não surgiu com a Uber e que não se restringe a ela (ABÍLIO, 2019). Contudo, é o crescimento exponencial dos motoristas por aplicativo da Uber e dos entregadores por aplicativo de outras plataformas (especialmente a Ifood, a líder do mercado) que levou a uberização do trabalho ao debate público. No Brasil não houve uma expressão da Economia Compartilhada como movimento de crítica ao consumismo e às grandes corporações. A uberização do trabalho já surge como uma alternativa de renda para quem se encontrava desempregado ou precisava complementar os seus ganhos.

Os primeiros estudos sobre uberização encontraram dificuldades para estimar a dimensão dessa atividade laboral. Em 2019, estimava-se que aproximadamente quatro milhões de pessoas obtinham a sua renda trabalhando com aplicativos (GAVRAS, 2019). Moraes, Oliveira e Accorsi (2019) destacam que no período de outubro de 2016 a outubro de 2017 se deu o maior crescimento

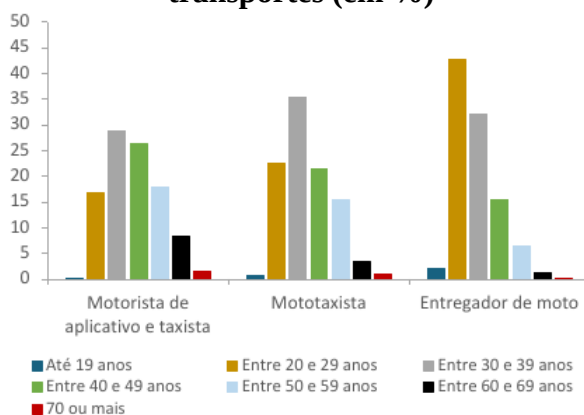
da Uber, de 50 mil para 500 mil motoristas. A título de comparação, na cidade de São Paulo, a empresa afirma contar com mais de 150 mil motoristas, enquanto a frota de táxis é de 38 mil veículos.

Somente em 2021, a partir do estudo realizado por pesquisadores do IPEA e do IBGE (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2021) foi possível obter dados agregados sobre a uberização do trabalho no Brasil. Para ilustrar o desenvolvimento da uberização no Brasil utilizar-se-á a Carta de Conjuntura nº 55 de maio de 2022 (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022). Essa publicação foca-se na uberização do trabalho no setor de transportes, apresentando dados sobre os motoristas por aplicativo, entregadores de mercadorias com motocicletas, mototaxistas e entregadores de mercadorias com outros meios de transportes²⁶. Os dados foram obtidos a partir da Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílios (PNAD Contínua) no período compreendido entre o primeiro trimestre de 2016 e o quarto trimestre de 2021.

O estudo aponta que no quarto trimestre de 2021, aproximadamente, 1,5 milhão de pessoas exerciam trabalho uberizado no setor de transportes. Desse total, 61,2% eram motoristas por aplicativo, 20,9% entregadores de mercadorias com motocicleta, 14,4% mototaxistas e 3,5% realizavam entregas com outros meios de transportes. Também foi analisado o perfil de distribuição etária, de gênero e raça assim como de escolaridade para o mesmo período.

Em relação à faixa etária (figura 1), Góes, Firmino e Martins (2022) apontam que os motoristas de aplicativo possuem, em média, uma idade superior aos mototaxistas e aos entregadores com moto. Enquanto os primeiros possuem 45,8% de seus indivíduos com menos de 40 anos, os últimos apresentam essa parcela em 76,7%. No caso dos motoristas a parcela com maior destaque é a faixa que compreende entre 50 e 59 anos enquanto que nos entregadores de moto essa faixa compreende entre 20 e 29 anos.

Figura 1 - Distribuição etária dos trabalhadores uberizados no setor de transportes (em %)

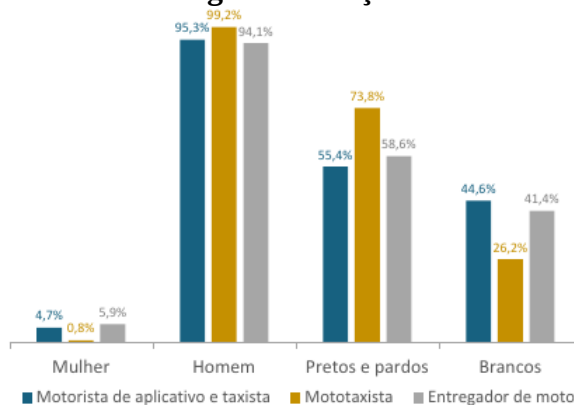


Fonte: (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022).

26 Bicicletas e outros veículos automotivos de maior porte (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022).

Em relação à distribuição por gênero e raça dos trabalhadores uberizados (figura 2), os autores destacam que nos três subgrupos apresentados o percentual de homens supera os 90%. O percentual de membros do sexo masculino é maior entre os mototaxistas (99,2%) e menor entre os entregadores de mercadoria com motocicletas (94,1%). No caso dos motoristas por aplicativo, os trabalhadores homens representam 95,3%. No que diz respeito à raça, o subgrupo dos mototaxistas possui o maior percentual de pessoas autodeclaradas pretas e pardas, representando 73,8%. Esse percentual é de 58,6% nos entregadores e 55,4% nos motoristas por aplicativo. Como lembram os autores, estes percentuais podem estar relacionados com a distribuição espacial dos trabalhadores do setor.

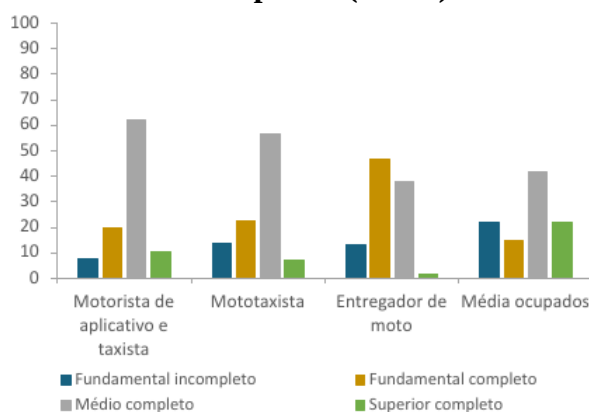
Figura 2 - Percentual de trabalhadores uberizados no setor de transportes por gênero e raça



Fonte: (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022).

Em relação à escolaridade dos profissionais uberizados (figura 3), o estudo aponta que o percentual de pessoas com nível superior completo entre os motoristas por aplicativo supera os 10% e mais 60% possuem o ensino médio completo. Nos entregadores verifica-se um percentual de 5,6% para o ensino superior completo e 38% para o ensino médio completo. Os autores observam, a título de comparação, que para o total das pessoas ocupadas no país, o percentual de pessoas com ensino superior completo é de 22% e de ensino médio completo é superior a 40%.

Figura 3 - Distribuição de escolaridade dos trabalhadores uberizados do setor de transportes (em %)



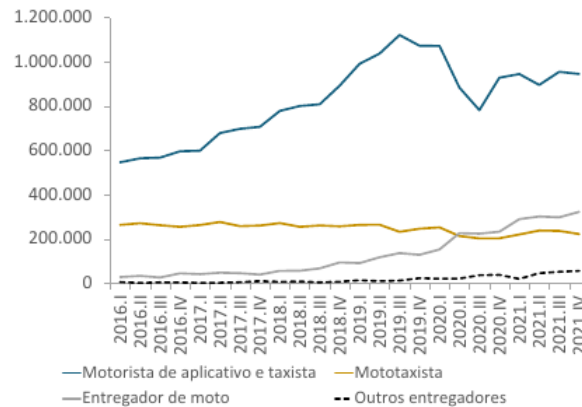
Fonte: (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022).

Os dados a seguir acompanham a evolução das principais características das três subcategorias (motoristas, mototaxistas e entregadores) no que vai do primeiro trimestre de 2016 ao quarto trimestre de 2021. Nesse período são analisados dados referentes à evolução do quantitativo de trabalhadores, evolução dos rendimentos e da jornada semanal de trabalho.

Conforme apresentado na figura 4, o número de motoristas por aplicativo passaram de pouco mais de 500 mil em no primeiro trimestre de 2016 para aproximadamente um milhão no quarto trimestre de 2021. Em 2019, o número de motoristas superou o milhão e se manteve em ascensão até o terceiro trimestre do mesmo ano. No quarto trimestre de 2019 experimentou uma ligeira queda, que se acentuou no primeiro trimestre de 2020, devido ao surgimento da pandemia de Covid-19. Essa queda no número de motoristas atinge seu maior impacto no terceiro trimestre de 2020, quando os dados apontam pouco mais de 700 mil motoristas em atividade. A partir do quarto trimestre de 2020 os números apresentam uma lenta recuperação. No final de 2021, o número de motorista por aplicativo encontrava-se 16% menor que o registrado no terceiro trimestre de 2019 e 21% maior que o estimado no terceiro trimestre de 2020.

Situação diferente encontra-se na curva que representa a evolução do quantitativo dos entregadores com motocicleta. Esse passou de 25 mil no início de 2016 para 322 mil no quarto trimestre de 2021. Ao contrário do que aconteceu com os motoristas por aplicativo, a pandemia de Covid-19 acelerou o crescimento dessa subcategoria a partir de 2020.

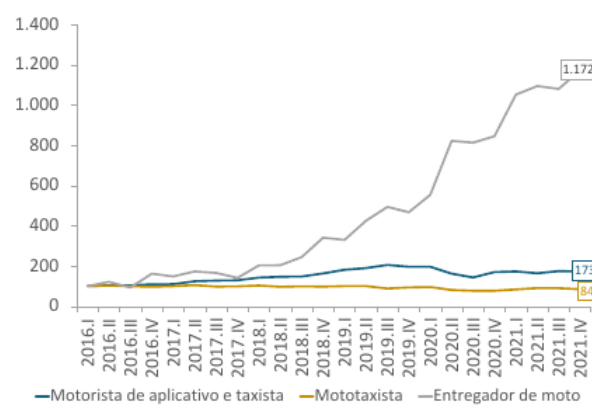
Figura 4 - Evolução do quantitativo de trabalhadores uberizados no setor de transporte



Fonte: (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022).

Quando se analisa a variação em índice (figura 5), verifica-se um crescimento de 1072% para os entregadores de mercadorias com motocicleta e 73% para os motoristas por aplicativo no período analisado (2016 – 2021). O estudo aponta ainda que ao tomar o quarto trimestre de 2019 como referência verifica-se um crescimento de 151% dos entregadores de mercadorias enquanto que se observa uma redução de 10% no número de motoristas por aplicativo.

Figura 5 - Evolução em índice do contingente de trabalhadores uberizados no setor de transportes por subgrupo

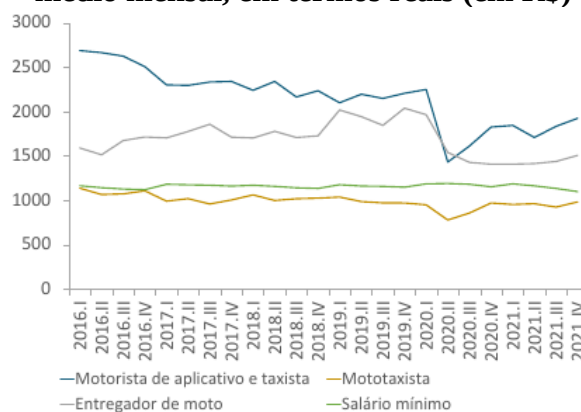


Fonte: (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022).

Ao analisar a evolução do rendimento efetivo médio mensal (figura 6) é preciso apontar que essa categoria compreende o faturamento médio mensal diminuído das despesas necessárias para a manutenção da atividade. Partindo desse critério, verifica-se que ao comparar as três subcategorias, a dos motoristas por aplicativo é aquela que obtém o maior rendimento médio no quarto trimestre de 2021, atingindo R\$ 1,9 mil. Esse rendimento foi, em média, de R\$ 2,7 mil no primeiro trimestre

de 2016. Tal evolução representa uma queda de 30% em 5 anos. No caso dos entregadores, observa-se que o rendimento médio mensal encontrava-se pouco acima de R\$ 1,5 mil no início de 2016 apresentando crescimento até o quarto trimestre de 2019 quando superou os R\$ 2 mil. A partir do início de 2020 essa ampliação dos ganhos é revertida e o rendimento efetivo médio retorna aos R\$ 1,5 mil mensais no quarto trimestre de 2021. Ao comparar os rendimentos dos motoristas e dos entregadores é possível imaginar que a renda dos primeiros é significativamente superior à dos segundos. Contudo, os dados desse estudo apontam que se no início esta diferença era, de fato significativa, com o passar do tempo foi se aproximando, sendo que no segundo trimestre de 2020 o rendimento efetivo médio mensal dos entregadores ficou acima do rendimento dos motoristas.

Figura 6 - Evolução do rendimento efetivo médio mensal, em termos reais (em R\$)

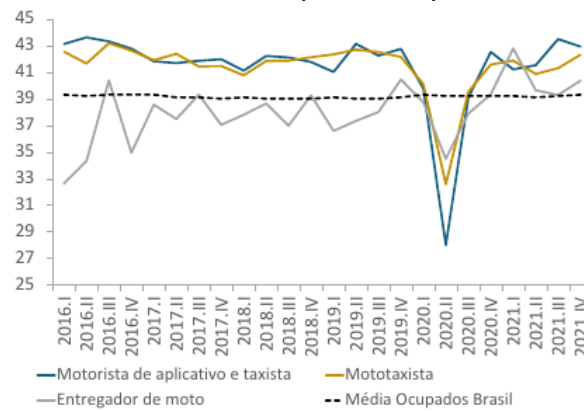


Fonte: (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022).

É possível argumentar que a queda do rendimento efetivo médio mensal se deve uma queda na jornada de trabalho, ou seja, no número de horas trabalhadas, especialmente no período em que a única de enfrentar a pandemia da Covid-19 era por meio do isolamento social. Para avaliar se a redução do rendimento médio mensal se deve a uma queda da jornada de trabalho é preciso verificar a evolução dessa jornada e a evolução do rendimento efetivo por hora trabalhada.

A Figura 7 evidencia que a jornada dos motoristas por aplicativo é, em média, de 41,4 horas por semana, ou seja, superior à jornada média das pessoas ocupadas que é de 39 horas semanais. A jornada dos entregadores apresenta maior oscilação e é a menor jornada até 2019. Esse grupo foi o que obteve a menor redução da jornada nos dois primeiros trimestres de 2020 enquanto que os motoristas apresentaram a maior redução. No terceiro e no quarto trimestre do mesmo ano o número de horas trabalhadas volta a crescer retomando os patamares anteriores ao início da pandemia. Em 2021, todos os trabalhadores uberizados apresentam, na média, jornadas de trabalho semanal superiores à média dos trabalhadores ocupados no Brasil.

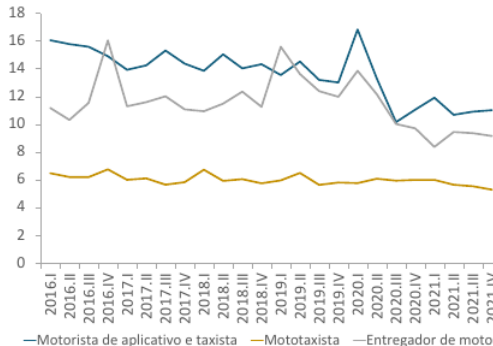
Figura 7 - Evolução da jornada semanal de trabalho (em horas)



Fonte: (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022).

Por fim, a figura 8 apresenta a evolução da remuneração média por hora trabalhada. Os dados coletados evidenciam que os ganhos por hora trabalhada são maiores no grupo dos motoristas por aplicativo, porém, encontram-se muito próximos aos ganhos dos entregadores de mercadorias com motocicleta, principalmente a partir de 2019. Os autores destacam que é clara a tendência de queda da remuneração média em ambas as categorias. No caso dos motoristas por aplicativo, a remuneração média por hora passa de R\$ 16,00 no primeiro trimestre de 2016 para R\$ 11,01 no quarto trimestre de 2021. Uma variação negativa de 31%. No caso dos entregadores verifica-se uma queda da renda média por hora no mesmo período que passou de R\$ 11,2 para R\$ 9,4, um decréscimo em 16% nos cinco anos analisados.

Figura 8 - Evolução do rendimento efetivo por hora trabalhada, em termos reais (em R\$)



Fonte: (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022).

A partir do estudo supracitado é possível apontar algumas conclusões. A primeira e mais evidente é o crescimento exponencial da uberização do trabalho no Brasil que mesmo com a pandemia

da Covid-19 apresentou índices de mais de 1000% no caso dos entregadores e de mais de 70% no caso dos motoristas no período que abrange o início de 2016 ao fim de 2021. Em relação aos rendimentos, observa-se que, tanto para os motoristas por aplicativo como para os entregadores via motocicleta, se encontram em franca deterioração, o que se evidencia pela evolução do rendimento efetivo médio mensal como pela evolução do rendimento efetivo por hora trabalhada ambos em queda. Tal deterioração do poder aquisitivo desses trabalhadores se dá num cenário econômico de crescimento da inflação (ALVARENGA, 2022). A opção das principais organizações proprietárias de plataformas de congelar os rendimentos desses trabalhadores apesar do aumento dos custos com combustíveis e alimentos pode ter sido um fator decisivo para o resultado que o estudo apresenta.

Em relação à jornada de trabalho, o estudo aponta que as horas trabalhadas por semana em média são superiores à média das pessoas ocupadas no Brasil. É preciso destacar que se trata de uma média pois, assim como alguns estudos qualitativos encontraram motoristas e entregadores que afirmavam trabalhar por doze ou catorze horas diárias, também observaram trabalhadores que exercem sua atividade por meio de plataformas apenas por poucas horas durante a semana para complementar a renda obtida com outras atividades (ANDRÉ; SILVA; NASCIMENTO, 2019; MORAES; OLIVEIRA; ACCORSI, 2019). Contudo, é correto afirmar que, mesmo na média, os trabalhadores uberizados possuem jornadas de trabalho maiores que os demais trabalhadores.

4.3. O processo de trabalho na uberização

Ainda que possa motivar o entusiasmo empreendedor dos motoristas (ANDRÉ; SILVA; NASCIMENTO, 2019), o trabalho uberizado situa-se no âmbito do processo de valorização capitalista, em que produção de mercadorias significa produção de valor excedente. Todo processo de trabalho define uma capacidade de trabalhar, de indivíduos ou grupos, para produzir valores de uso. Sob o capitalismo, valores de uso convertem-se em valor (de troca), uma vez submetidos à circulação no mercado (MARX, 2013). A capacidade humana de trabalhar é incorporada a um processo produtivo em que o valor se destina, sobretudo, à apropriação capitalista. Aqui operam processos correlatos de controle que introjetam a necessária autodisciplina e conhecimentos específicos de cada atividade. O controle sobre o trabalho envolve uma mistura de repressão, familiarização, cooperação e cooptação, elementos que são organizados não apenas no local de trabalho, mas na sociedade como um todo (HARVEY, 2010).

A subsunção do trabalho à dinâmica capitalista define uma configuração específica do processo de trabalho, cuja compreensão, de acordo com Thompson (1990), depende de quatro pontos

centrais: (1) estudo da 'função' do trabalho na acumulação de capital, no contexto definido do local de trabalho; (2) atenção especial ao papel das habilidades neste processo; (3) foco na lógica de controle do processo de trabalho exercido por um empregador como condição prévia fundamental para o movimento de conversão que transforma a força de trabalho dos trabalhadores em uma mercadoria; e (4) o desvelamento das relações sociais entre capital e trabalho no espaço de produção como 'antagônico estruturalmente', resultando em um foco na autonomia, consentimento e resistência no trabalho. Partindo dos quatro pontos descritos por Thompson (1990), no item 5.3.1 realiza-se uma descrição pormenorizada do processo de trabalho, descrevendo as diferentes atividades que o compõem. No item 5.3.2 argumenta-se que o trabalho do motorista é controlado pela plataforma, integrando a gestão do trabalho na dispersão. Pondera-se ainda como esta forma de gestão se apropria das habilidades e saberes desenvolvidos no trabalho. O item 5.3.3 aborda o processo de valorização na uberização e o item 5.3.4 aborda o desvelamento das relações sociais descrevendo os espaços de consentimento e resistência. Para descrever o processo de trabalho dos motoristas de aplicativo realizaram-se cinco entrevistas. O quadro 1 apresenta os entrevistados que serão apresentados pelos seus nomes: Luiz, Daniel, Zeca, Chico e Patrícia²⁷.

4.3.1. O processo de trabalho e suas tarefas: trabalhar on-line e offline

A conexão entre pessoas que a Uber afirma realizar se efetiva a partir da plataforma que, no caso analisado, pode ser entendida como um software que relaciona, por um lado os motoristas e por outro os passageiros. Ambos se cadastram junto à plataforma e devem se conectar a ela através do aplicativo (*app*) que é uma versão da plataforma destinada a *smartphones*. O passageiro informa a sua localização e logo o software da Uber localiza o motorista mais próximo que irá ao encontro do seu cliente e começará a viagem. Ao chegar ao destino do passageiro, o motorista encerra a viagem no aplicativo que informa o preço da operação. Se o passageiro se cadastrou na plataforma com um cartão de crédito ou de débito, o pagamento é feito à Uber que depois remunera o motorista descontando a sua taxa de intermediação. Se realiza o pagamento em dinheiro, ao encerrar a corrida, o aplicativo informa o montante que deve ser pago pela operação. O motorista recebe o valor da corrida e fica devendo à empresa a taxa de intermediação.

No momento em que o trabalhador que se cadastra na plataforma precisa aderir a um contrato predefinido. Para isso, o motorista precisa baixar o aplicativo específico no celular e enviar para a Uber: uma foto da sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com observação de que exerce atividade remunerada (EAR), uma foto do certificado de registro e licenciamento de veículo (CRLV) e

²⁷ A descrição dos entrevistados pode ser consultado no capítulo sobre o método desta pesquisa, na página 14.

por fim, tirar uma foto para o seu perfil. Cabe à empresa avaliar o cadastro do candidato que pode ser aprovado ou reprovado. No caso da UberX, que é a categoria mais popular, o motorista precisa contar com um veículo com, no máximo, 10 anos de fabricação, com quatro portas, cinco lugares e ar-condicionado, sendo que estes requisitos podem variar de acordo com a localidade (UBER, 2018b). É a proprietária da plataforma que define os requisitos necessários para o exercício da atividade: quais são os documentos necessários, quais são os veículos aceitos e sugere aos motoristas como se comportar com os passageiros para obter maiores rendimentos (UBER, 2018a).

Com o cadastro aprovado, o motorista oferta sua força de trabalho e se responsabiliza por parte dos meios de produção que viabilizam a mercadoria – o carro, o *smartphone*, a conexão com a internet, o combustível etc. Muitos motoristas não possuem um veículo que atende às exigências contratuais da empresa. Um estudo recente realizado em Porto Alegre com 61 motoristas apontou que mais de 36% não trabalhavam com veículo próprio. Quando trabalha com um veículo alugado, esse trabalhador gera lucro para a organização que controla a plataforma e as organizações de locação de veículos (CRUZ; SALVAGNI; VALENTINA, 2019). Essa condição também é corroborada por um estudo realizado pela Associação Brasileira de Locadoras de Automóveis (ABLA) que afirma que um de cada quatro motoristas de aplicativo alugam os seus veículos de trabalho (ABLA, [s. d.]). Para esse conjunto de motoristas, o custo com a locação do veículo diminuirá os seus ganhos e os obrigará a trabalhar por mais tempo, estendendo ainda mais a jornada de trabalho. Uma vez que a utilidade do tempo é tipicamente descontínua e intermitente, o cálculo do tempo de trabalho equivalente à remuneração do aluguel do veículo tem um grau considerável de imprevisibilidade.

Mesmo em posse do veículo exigido, o motorista é desautorizado a captar clientes por iniciativa própria, devendo aguardar passivamente as definições do aplicativo. Cabe ao algoritmo definir quais passageiros serão atendidos por determinado motorista. Ao aceitar uma corrida, possuirá poucas informações sobre o passageiro e o seu destino, o que só vai obter quando iniciar o percurso. O motorista tampouco sabe o preço cobrado do passageiro para realizar o trajeto. Contudo, percebe que cada viagem realizada pode ter um preço diferente, mesmo que o trajeto seja idêntico, pois o dispêndio do passageiro pode variar de forma significativa de acordo com a demanda do momento em que a viagem é solicitada. Esta alteração dos valores se deve à tarifa dinâmica que será abordada a seguir.

O trabalho dos motoristas de aplicativo não se resume a ficar ao volante. É preciso observar que para oferecer a sua mercadoria em boas condições, a eles são exigidas outras tarefas. O Quadro 3 descreve as tarefas que os motoristas executam na sua jornada de trabalho. O conjunto de tarefas necessárias para a produção e reprodução da mercadoria oferecida, o deslocamento de pessoas e/ou coisas para pessoas físicas ou jurídicas, realiza-se tanto de forma on-line (plataforma ligada) quanto

off-line (plataforma desligada). A necessidade de dividir as tarefas em dois grupos surge quando se percebe que apenas o trabalho on-line é considerado como atividade laboral que deve ser remunerada. Existe ainda outro conjunto de tarefas que carecem de reconhecimento e que não são remuneradas pelas plataformas mas, apesar disso, são fundamentais para que o deslocamento de pessoas e/ou objetos se realize de forma adequada.

Quadro 3 - Principais tarefas dos motoristas de aplicativo

Dirigir;	Atenção no trânsito e no smartphone acompanhando as informações do aplicativo;	TRABALHO ON-LINE	
Acompanhar as informações expostas no aplicativo;			
Ser simpático e gentil com os passageiros;			Trabalho afetivo para agradar e obter boa nota.
Avaliar os passageiros;			Motoristas são obrigados a avaliar passageiros.
Comprar suprimentos para o veículo e para oferecer aos passageiros;	Essas tarefas não são consideradas como trabalho para efeitos de remuneração, mas são fundamentais para a reprodução da mercadoria.	TRABALHO OFF-LINE	
Cuidar da manutenção do veículo;			
Realizar controle de receitas e despesas.			

O trabalho realizado em conexão com a plataforma (on-line) é o único que é reconhecido como tal pela organização proprietária desta, ou ainda, que aparece nas discussões sobre o processo de trabalho (GANDINI, 2019; ROSENBLAT; STARK, 2016). Para acessá-lo basta acompanhar a atividade do motorista no momento em que entra no veículo, liga o aplicativo e se transporta ao encontro dos passageiros para logo conduzi-los ao seu destino. Nesse percurso, será possível perceber como se dá a interação de cada motorista com os diferentes passageiros, mas principalmente, como se dá a interação dos motoristas com a plataforma.

(...) horas trabalhadas em uma semana' são o tempo total em uma semana gasto por um motorista on-line. Estar 'on-line' inclui todo o tempo transportando passageiros, dirigir para pegar um passageiro, ou estar on-line e poder receber pedidos de despacho. As horas trabalhadas serão, portanto, maiores do que o tempo de condução devido à definição de estar "on-line". Além disso, o tempo de trabalho pode incluir o deslocamento para o local onde o motorista planeja trabalhar, períodos em que os motoristas acessam diversas plataformas, mas só ficam off-line da Uber se receberem um trabalho de outra plataforma, ou tempo em que o motorista está online e em casa aguardando uma solicitação (ALEXANDER *et al.*, 2022, p. 179).

Assim, é no trabalho on-line que os mecanismos de controle da plataforma sobre os motoristas podem ser observados, o que permite explicar porque a maior parte das pesquisas sobre uberização ou “gig economy” se contentam em descrever apenas este momento. Contudo, o processo de trabalho dos motoristas possui tarefas que não dependem da conexão com a plataforma.

O trabalho offline não poderá ser acessado pelo simples acompanhamento do trabalho do motorista transportando os seus clientes. Para acessá-lo é preciso questionar quais são os elementos desse trabalho que são fundamentais para que o mesmo aconteça, mas não se mostram a cada viagem realizada. É possível afirmar que as tarefas que compõem o trabalho off-line encontram-se pouco representadas nos estudos sobre a uberização do trabalho. A descrição do conjunto de tarefas que compõe o processo de trabalho iniciar-se-á com o trabalho on-line para logo descrever as que integram o trabalho off-line.

Trabalhar para a Uber, quando essa atividade é a principal fonte de renda do motorista, exige longas jornadas no volante que costumam ultrapassar a jornada legal de trabalho, estipulada em oito horas diárias. Como afirmou Zeca, um dos motoristas entrevistados, atualmente o aplicativo da Uber permite que um motorista trabalhe até 12 horas sem parar, passando a bloquear por seis horas o motorista que ultrapasse esse limite²⁸. “Quer dizer que até doze horas pode? Depois disso tem problema! O que deveria ser dentro da normalidade é um trabalhador trabalhar em torno de oito horas (...) E se fosse trabalhar durante esse período deveria ganhar hora extra, né? Coisa que não ocorre conosco”.

A tarefa de dirigir, que exige prestar atenção ao veículo que está sendo conduzido, ao espaço por onde o mesmo se desloca e aos demais veículos, deve ser conciliada com a permanente atenção ao *smartphone* para acompanhar as informações do aplicativo. Não só para saber as rotas, que são informadas por mapas utilizando o GPS, como também para acompanhar outras corridas que possam surgir enquanto encerra a que está em curso. Contar com o GPS no aplicativo permite aos motoristas a possibilidade de trabalhar em lugares que não tenham conhecimento prévio, além de permitir a circulação de informações sobre os trajetos no momento em que estes acontecem. “Hoje em dia tem um monte de ruas que eu já sei onde que é, mas antes, se não fosse pelo GPS não saberia como chegar”, comenta Daniel. Dependendo da demanda, é possível que antes de chegar ao destino do seu passageiro, o motorista receba notificações com novas viagens disponíveis nas proximidades. A notificação toma conta da tela do *smartphone* e concede quinze segundos para que o motorista avalie se aceita ou não a corrida oferecida. Como se mostrará a seguir, ao motorista é colocado limites para não aceitar ou para cancelar depois de aceitar uma corrida.

28 Cabe destacar que não é permitido a um motorista emprestar o seu perfil para que outro realize corridas em seu lugar, portanto, estamos falando da jornada de um único trabalhador.

Eu tenho quinze segundos pra dizer se eu aceito ou não a corrida [que aparece na notificação]. Nesses quinze segundos eu tenho que olhar pra tela e pensar, fazer um cálculo ali, de cabeça: vale a pena me deslocar até a pessoa e depois [do local] da pessoa até o destino dela por esse valor? É um cálculo que você tem que fazer rapidamente, né? (Chico).

Ao receber um passageiro, o motorista precisa agradá-lo. Devido à avaliação realizada pelos clientes, gentileza e amabilidade deixam de ser características pessoais e passam a ser uma exigência, tornando-se assim uma tarefa. Plataformas como a Uber incorporam na sua estratégia de controle do trabalho a utilização de feedbacks e de sistemas de classificação que regulam a interação social entre trabalhadores e consumidores. Os dados gerados pelos consumidores de forma gratuita para a plataforma se traduzem em métricas que avaliam a reputação e a confiabilidade desses trabalhadores. Isso exige um engajamento em formas de trabalho emocional como parte integrante e plenamente reconhecida desse serviço. Diferente de outros trabalhos que exigem o engajamento emocional, este se diferencia pela visibilidade das métricas e por estar relacionado a aspectos gerenciais como a avaliação, o monitoramento e o controle (GANDINI, 2019; ROSENBLAT; STARK, 2016). Na entrevista com Chico, ele apontou que muitas vezes, a relação com o cliente passa por responder críticas de problemas do serviço prestado que os motoristas não possuem ingerência. “Muitas vezes os passageiros estão brabos com a Uber, né, com o aplicativo ou com a localização do GPS e acabam descontando em mim, mas eu consigo conversar com a pessoa, pra que fique tudo bem”. A avaliação dos passageiros como mecanismo de gestão será discutida a seguir. Diferente dos passageiros, que podem optar por avaliar ou não os motoristas, estes são obrigados a avaliar os passageiros, tornando esta avaliação mais uma tarefa.

Se o motorista é responsável pela reprodução da mercadoria que oferece, a reprodução da sua força de trabalho só é possível por meio da reprodução das condições do seu veículo: combustível, manutenção em dia, limpeza etc. O motorista assume para si parte da reprodução simples do capital, sem o que inviabilizaria sua própria reprodução. O peso que é transferido aos motoristas foi descrito por Zeca. “Nesse processo todo, não é só o carro, é o telefone também, que você tem que ter um telefone razoável, uma linha telefônica que paga todo mês, IPVA, é pneu, é limpeza porque tem que manter o carro sempre limpo [...] um farol que vai queimando, rolamento”. Ele explicou que tinha um veículo velho que se viu na obrigação de vender para adquirir outro que atendesse as exigências das plataformas, já que se encontrava desempregado e não conseguia colocação como mecânico de manutenção, profissão que exercia na indústria do plástico antes de trabalhar para o aplicativo.

Dessa forma, depois de passar inúmeras horas dirigindo, ou mesmo quando o motorista decide “folgar”, precisará encarregar-se de adquirir combustíveis e lubrificantes, de levar o carro ao me-

cânico, de lavá-lo ou levá-lo para higienizar etc. Dirigir para a Uber também exige tarefas administrativas. Os motoristas precisam controlar o volume de receitas e despesas da atividade. O mínimo deslize nas contas pode levá-los a contrair despesas maiores que os seus ganhos, arruinando o seu esforço. Nas entrevistas realizadas houve a preocupação de indagar aos entrevistados em que momento realizavam tais tarefas e a resposta que mais apareceu é que tiravam “folgas” para realizar estes trabalhos. A existência de trabalhos que se realizam fora do tempo computado pelo aplicativo (off-line) ficou evidente na resposta do Luiz, quando perguntado sobre o número de dias que trabalha durante a semana.

Aí depende do ponto de vista! (sorri). Porque digamos que eu trabalhe seis dias por semana. Mas eventualmente acontece que nesse dia que seria de descanso eu aproveitei pra lavar o carro, pra fazer manutenção. É isso! Não é trabalho mas é trabalho, porque eu só estou fazendo isso na minha folga, porque eu trabalho com isso, senão não estaria fazendo. Aliás eu não teria nem carro se eu não trabalhasse de Uber. Então eu não teria porque lavar um carro que eu não tenho (risos). O que eu acho que dá pra gente tentar diferenciar é, o que é tempo on-line de trabalho, e o que é tempo de trabalho off-line, que seria isso: vou dar uma saída ali no centro, vou no atacadão comprar umas balas, comprar uns copinhos de água, já vou aproveitar para passar na lojinha pra comprar o óleo para botar no motor. Eu acho que é tempo relacionado ao trabalho, mas que não é tempo de trabalho onde tu estás sendo remunerado por ele, não é tempo on-line com o aplicativo ligado.

A percepção de que o trabalhador uberizado é um empreendedor parceiro da empresa Uber contribui para que os motoristas entendam que as tarefas realizadas off-line são um trabalho para si e não para a organização proprietária da plataforma (CASAGRANDE; ZAMORA; OVIEDO, 2021). Tal percepção apresentou-se na entrevista com a Patrícia. A motorista trabalhava como assistente administrativa de uma grande empresa e depois de ficar afastada pra se recuperar de um acidente, decidiu que não queria mais exercer essa atividade, encontrando no trabalho como motorista de aplicativo uma alternativa para obter renda. Nessa parte da entrevista, a motorista foi perguntada se consegue organizar a vida com mais facilidade agora quando comparado ao tempo que trabalhava no administrativo.

Com certeza, acho que tem a ver, não só com isso, tem a ver com uma ideia talvez um pouco utópica da gente não querer mais ser funcionário de outra pessoa. Tem aquela sensação de que tu vai ser patrão de ti mesmo de alguma forma. Porque és tu que defines quando tu trabalhas e quando tu não trabalhas, és tu que defines a tua carga horária, tu defines qual a divisão dessa carga horária. Só que por outro lado é isso, por não ter nenhum vínculo de trabalho, tu tens que estar consciente de que quando tu não trabalhas, tu não recebes. E que se eventualmente tu te machucar, tu ficar impossibilitado de trabalhar, tu também não vais ter, se tu não te organizar pra pagar o INSS, tu não vais ter nem como te encostar no INSS, porque tu não tens vínculo nenhum...

A descrição das tarefas mostra que a jornada de trabalho de um motorista uberizado é mais ampla e polivalente do que pareceria à primeira vista. Apesar de possuir diversas tarefas que

compõem o trabalho on-line, muitas destas atividades que são fundamentais para a reprodução da mercadoria ofertada encontram-se no trabalho off-line e, por isso, não são percebidas como trabalho pela plataforma, sendo desconsideradas para o conjunto da remuneração.

4.3.2. A gestão do trabalho na dispersão

À primeira vista, o motorista que se conecta ao app da Uber realiza seu trabalho de forma individualizada, ou seja, sem qualquer dependência do trabalho de outros motoristas. Assim, a atividade do motorista se afastaria do trabalho de um operário fabril, que é altamente dependente do trabalho dos seus colegas, e se aproxima do trabalho do atendente de telemarketing que, apesar de reunir os trabalhadores em espaço único, não há uma conexão aparente entre os trabalhos de cada atendente²⁹. Ao mesmo tempo, a uberização do trabalho é um fenômeno de abrangência global. Em cada país que se instala procura homogeneizar a organização do trabalho impondo a relação descrita acima. O desejo das organizações proprietárias das plataformas é que um motorista exerça o mesmo trabalho independentemente de estar no Brasil, nos Estados Unidos ou na Índia. É possível afirmar que, em linhas gerais, essa empreitada vem obtendo sucesso. Essa afirmação é corroborada por diferentes estudos realizados no México (MANRIQUEZ, 2019; ROMERO; SOSA, 2022), na Polônia (POLKOWSKA, 2019), no Canadá (JAMIL; NOISEUX, 2018; PETICCA-HARRIS; DEGAMA; RAVISHANKAR, 2020), na China (CHEN, 2018; WU *et al.*, 2019), na Índia (SEHRAWAT *et al.*, 2021; SURIE; KODUGANTI, 2016), assim como nos países africanos (ANWAR; GRAHAM, 2020; CIESLIK; BANYA; VIRA, 2022; ENWUKWE, 2021; GIDDY, 2021). Isso não significa que não surjam diferenças no que diz respeito à cultura, às relações de trabalho preexistentes³⁰ ou ainda em relação às diferenças de infraestrutura dos diferentes países. Mesmo assim, os relatos sobre o processo de trabalho e suas consequências apontam semelhanças relevantes.

Tamanha similaridade permite apontar que o elo entre esses trabalhadores não se resume ao fato de utilizar o mesmo aplicativo. Por isso, exige questionar como organizações como a Uber se utilizam da plataforma para controlar o trabalho dos motoristas a fim de padronizá-lo e, sendo isto verificável, se existe algum grau de cooperação, no sentido atribuído por Marx (2013), entre os motoristas, mesmo que este se dê apenas numa cidade ou em regiões muito próximas. Para atingir tal objetivo, o primeiro passo é compreender como se dá a cooperação e o controle no modo de produção capitalista.

29 Sobre o trabalho dos atendentes de telemarketing e teletrabalho ver Antunes (2018), Antunes e Braga (2009), e Valencia (2021).

30 Destaca-se o caso indiano, em que ambos os estudos supracitados apontaram que o surgimento das plataformas de transporte diminuíram a informalidade se comparado à situação anterior do transporte de passageiros nesse país.

A sociedade capitalista regula permanentemente o controle sobre a força de trabalho para garantir a continuidade da produção de mais-valor. A capacidade humana de trabalhar é convertida num processo produtivo cujo valor possa ser apropriado pelos capitalistas, acarretando em processos correlatos de controle que introjetam a necessária autodisciplina e conhecimentos específicos de cada atividade. Esta conversão do trabalho é um processo histórico de longa duração renovado a cada geração. O controle do trabalho precisa envolver uma mistura de repressão, familiarização, cooperação e cooptação, elementos que não podem ser organizados apenas no local de trabalho, mas na sociedade como um todo (HARVEY, 2010).

Braverman (1977) explica que o capitalismo industrial se formou quando os capitalistas começaram a empregar um número significativo de trabalhadores concentrados no mesmo lugar. Isso porque até esse momento, a produção estava dispersa em inúmeras oficinas artesanais que transformavam os materiais fornecidos por esses capitalistas, entregando a sua produção em troca de uma remuneração *por peça*. Contudo, algumas dificuldades de controle como a não padronização dos produtos e o grande fluxo de mercadorias entre as diferentes oficinas foram entraves para a disseminação do sistema. Cada artesão trabalhava à sua maneira dominando todo o processo produtivo, limitando o potencial da produção domiciliar de padronizar produtos e impor maior produtividade. A padronização do trabalho e da tecnologia se deu por um deslocamento. Foi preciso reunir os trabalhadores sob um mesmo teto para exigir um ritmo de produção e uma jornada de trabalho, com a imposição da extensão dessa jornada direcionada para a produção de excedente, em contraste com os costumes do trabalho domiciliar.

Junto com a concentração dos trabalhadores na fábrica, os capitalistas precisavam interferir no processo de produção para exercer um controle maior sobre o trabalho de modo a elevar a produtividade. Um dos primeiros mecanismos para tal é a instituição do trabalho parcelado, no qual o conjunto de tarefas executadas por um ofício eram divididas e atribuídas a diferentes trabalhadores. O passo seguinte foi controlar os tempos e os movimentos desses trabalhadores, processo aprimorado com a adoção da maquinaria e do ingresso da ciência na chamada gerência científica.

A função principal da gerência é romper a unidade teleológica do trabalho por meio da separação entre concepção e execução. Assim, cada atividade na produção passa ter atividades correlatas no centro gerencial, que detém a concepção do processo de trabalho, deixando aos trabalhadores apenas a execução do trabalho parcelado. Braverman (1977) destaca que a novidade disto não reside na existência separada de mão e cérebro, mas na radicalidade do desmembramento “ao estabelecer relações sociais antagônicas, de trabalho alienado, mão e cérebro tornam-se não apenas separados, mas divididos e hostis, e a unidade humana de mão e cérebro converte-se em seu oposto, algo menos que humano” (BRAVERMAN, 1977, p. 113).

Aparentemente, a descrição apresentada por Braverman (1977) não possui relação alguma com o trabalho dos motoristas de aplicativo conectados à Uber. Essa aparente desconexão serve de embasamento para afirmar que os motoristas são trabalhadores autônomos ou empreendedores que, dispondo do seu veículo (próprio ou alugado) realizam o seu trabalho sem qualquer controle da organização proprietária da plataforma. Para compreender as formas de controle na uberização do trabalho é preciso observar as transformações mais recentes no padrão de acumulação e nas formas decorrentes de organizar o trabalho.

Bernardo (2004) retoma a história do surgimento do capitalismo, argumentando que desde o início da Revolução Industrial, o desenvolvimento da proletarianização operou-se pela concentração física da força de trabalho. Aponta ainda que o taylorismo e o fordismo alçaram esse processo a um novo patamar, no qual um grande número de operários se concentrava em fábricas de grande porte. Na grande empresa, o patrão deixa de ser uma pessoa identificável e se transforma num conjunto anônimo de administradores. Estes são responsáveis por coordenar as diferentes tarefas que cada trabalhador exerce, restringindo para si o conhecimento do conjunto coordenado das ações particularizadas. Essa fragmentação também atinge os trabalhadores do interior da administração no qual, os membros das camadas inferiores só conhecem subconjuntos isolados, diferente dos membros das camadas superiores que integram os subconjuntos na atividade global. Dessa forma, Bernardo argumenta que do ponto de vista da coordenação da organização, o capitalista é capaz de conjugar processos de produção particulares, enquanto que os trabalhadores estão circunscritos aos processos particulares. Apesar disso, o autor argumenta que a fragmentação imposta pelo taylorismo ocorria na organização, mas não no plano físico, o que passa a mudar com a adoção do toyotismo, que fragmenta a força de trabalho mesmo fisicamente. Para explorar os saberes dos trabalhadores sobre o processo produtivo, o toyotismo promove a sua reunião em pequenos grupos encarregados de organizar alguns aspectos da produção. A organização do trabalho em grupos não significa negar o princípio da especialização formulado pelo taylorismo clássico. Diferente disso, a especialização é elevada a um novo patamar, atribuindo-a a um pequeno grupo e pressionando os trabalhadores individuais a tomar decisões coletivas, engajando todos os participantes, o que não representa uma união dos trabalhadores em defesa dos seus interesses, mas uma divisão ainda maior dado que proliferam as instâncias intermediárias e cada grupo se apresenta como quadro unificador de um pequeno grupo de empregados.

Harvey (2010) descreve que as economias de escala, que era o objetivo da produção fordista de massas, foram substituídas por economias de escopo a partir de uma crescente capacidade de manufatura de diversos bens a preços baixos. Essa mudança só foi possível com a formação de sistemas de produção flexível que aceleraram o ritmo da inovação do produto, explorando nichos de

mercado altamente especializados por meio de uma rede de subcontratação que viabilizou a produção em pequenos lotes e, conforme o autor, superou a rigidez do sistema fordista permitindo que a produção se adapte a mudanças rápidas nas preferências do consumo ou outro tipo de oscilações por parte do mercado.

Em condições recessivas e de aumento da competição, o impulso de explorar essas possibilidades tornou-se fundamental para a sobrevivência. O tempo de giro – que sempre é uma chave da lucratividade capitalista – foi reduzido de modo dramático pelo uso de novas tecnologias produtivas (automação, robôs) e de novas formas organizacionais – como o sistema de gerenciamento de estoques *just in time*, que corta dramaticamente a quantidade de material necessária para manter a produção fluindo (HARVEY, 2010, p. 148).

Junto à redução do tempo de giro na produção foi fundamental reduzir o tempo de giro no consumo. Para isso foi preciso reduzir a vida útil das mercadorias e direcionar a atenção do público aos consumos passageiros e modas fugazes, rompendo com a estética relativamente estável do modernismo fordista e criando outra estética instável que celebrará a diferença, a efemeridade, a moda e o espetáculo. Para Harvey (2010) tanto a necessidade de acelerar os ciclos de produção e consumo como a afirmação de uma estética do instável levaram ao aumento da economia de serviços em detrimento do emprego tipicamente industrial. Explicar dita expansão não está fora de controvérsia. Apesar disso, o autor atribui parte desta ao crescimento que permitiu que atividades que no período fordista encontravam-se no interior da fábrica passem a ser adquiridas no mercado (atividades de consultoria legal, de marketing, de publicidade, mas também de segurança, de limpeza, de manutenção etc.). Ao mesmo tempo, a necessidade de acelerar o tempo de giro no consumo provocou uma mudança de ênfase da produção de bens para a produção de eventos. Consequentemente, dá-se o incremento da capacidade de dispersão geográfica de produção em pequena escala, o que não significou uma perda do poder das grandes corporações, como demonstra o crescimento de fusões e aquisições de grandes empresas no final de 1970 e durante a década seguinte, mas a constituição de novas formas de dependência dos pequenos negócios aos grandes monopólios por meio da implantação de novos sistemas de coordenação, seja por meio de complexos arranjos de subcontratação para a formação de novos conjuntos produtivos, baseados em economias de aglomeração, ou ainda por meio da integração de pequenos negócios que passam a operar sob o comando de poderosas organizações financeiras ou de marketing³¹. Assim, o autor chama a atenção para a maneira como o capitalismo está se organizando através da dispersão, da mobilidade geográfica e da imposição da flexibi-

31 Harvey (2010) comenta o caso da Benetton, marca de roupas de grife, que não produz nada de forma direta, sendo apenas uma organização que coordena uma marca (marketing) e um conjunto de outras organizações que produzem e comercializam seus produtos.

lidade ao mercado de trabalho, aos processos de produção e ao consumo, costurado por inovações tecnológicas, organizacionais e de produto.

Essa nova organização por meio da dispersão dos trabalhadores encontra na microeletrônica o seu instrumento adequado.

A integração dos novos proletários dos escritórios e do comércio com os velhos proletários das fábricas numa classe trabalhadora única realiza-se, no plano tecnológico, através da conjugação dos computadores com as máquinas eletrônicas. É graças a esta conjugação que se torna possível interromper o processo de concentração da força de trabalho e dispersar os assalariados, situando os meios de produção nas mais diversas partes do mundo, e apesar disto proceder à centralização administrativa necessária para obter economias de escala crescentes (BERNARDO, 2004, p. 110).

Isso porque a microeletrônica junto com as tecnologias de informação e comunicação (TIC's) permitem a expansão das instalações, dos meios de produção e dos próprios trabalhadores sob medida e permitindo, ao mesmo tempo, que as informações e as emissões de ordens continuem hierarquizadas centralmente. Dessa forma, a cooperação da força de trabalho para a produção de certa mercadoria que exigia o contato direto entre os trabalhadores, passou a ser mediada pela informática, o que permite a cooperação mesmo que os trabalhadores se encontrem em partes distantes do globo. Essa cooperação pode ser acompanhada e controlada pelos gestores que continuam exercendo plena autoridade sobre o processo produtivo.

Ainda de acordo com Bernardo (2004, p. 114), a microeletrônica permite reunir na mesma rede de produção um grande número de firmas de diversas atuações, permitindo controlar diversos aspectos da produção destas, subordinando-as aos interesses e necessidades da contratante. Para o autor, “além de controlarem os seus trabalhadores, os administradores da empresa principal adquirem, através das informações que obtêm e das especificações que enviam, um elevado grau de controle sobre a força de trabalho que labora nas fornecedoras e nas subcontratantes. A subcontratação implica na integração dos processos de trabalho”.

Observa-se, portanto, que do ponto de vista histórico, os movimentos de concentração e dispersão da força de trabalho estão vinculados à capacidade de controle desta pelo capital. Assim, o capital concentrou a força de trabalho para impor aos trabalhadores a condição de proletário, não só desprovido dos meios de produção, mas também de trabalhador parcial e subordinado. Com esse objetivo atingido, tornou-se possível empreender um novo processo de dispersão, agora sob o controle capitalista.

Abílio (2014) lançou mão do conceito de organização na dispersão para referir-se ao controle exercido sobre o trabalho das revendedoras de cosméticos. No caso das revendedoras da Natura, objeto de estudo da autora, são mais de um milhão de trabalhadoras, que recebem mais de 40 mil

caixas que são despachadas diariamente, ou ainda 62,3 mil pedidos de consultoras por dia no Brasil e no exterior³². Cabe lembrar ainda que as revendedoras não passam por um processo de seleção e que o trabalho não possui um expediente determinado. Diferente disso, a organização do trabalho na Natura se caracteriza pela capilaridade, pela informalidade e pela utilização de tempos livres – intervalos do trabalho, festas de família, visitas a parentes etc. – para a realização das suas vendas.

De acordo com a autora, a organização através da dispersão organiza o trabalho de forma a combinar fragmentação e expansão das cadeias produtivas com rígida racionalização na produção e na distribuição. Abílio (2014, p. 144) argumenta que essa racionalização apresenta novos elementos sobre o controle do trabalho, pois “envolve a subjetividade do trabalhador de novas maneiras ao constituir um gerenciamento do trabalho sobre uma esteira de fábrica que é materialmente inexistente”, mas que, mesmo assim, demarca cada etapa desenvolvida por um conjunto de trabalhadores. A condição de trabalho destes é informal e com pouca segurança, o que os coloca na situação de temporários permanentes (ou permanentemente temporários) devido à perda de garantias trabalhistas assim como a perda de uma identidade profissional. A sua força de trabalho é utilizada de acordo com as demandas da produção e as oscilações do mercado, ou seja, *just-in-time*. A autora argumenta ainda que as inovações da tecnologia da informação, que marcam presença na organização através da dispersão, “desembocam num novo envolvimento subjetivo do trabalhador, mas também na atualização de formas tipicamente tayloristas de gerenciamento do trabalho” (ABÍLIO, 2014, p. 145).

Abílio (2014) afirma que além de ser responsável por realizar o capital em forma de mercadoria, o trabalho informal das revendedoras gera os dados necessários para a produção por meio de *feedbacks* constantes. Significa que o ritmo de produção da fábrica *just-in-time* é determinado pelas informações obtidas pelas revendedoras. Assim, o controle pela informação permite que a produção seja rigorosamente pautada por um trabalho que apesar da sua dimensão, é desprovido de forma e de regulação definida. Apesar disso, a autora enfatiza que a ausência de forma não significa ausência de controle, mas que o controle se adapta à informalidade, operando de forma velada.

Sem desconsiderar as suas particularidades, a gestão do trabalho na dispersão também pode ser observada na uberização do trabalho (ABÍLIO, 2020b), o que permite afirmar que, diferente do que pode parecer, tanto a cooperação quanto a gerência estão presentes no trabalho dos motoristas da Uber. Quando os motoristas se vinculam à plataforma ativando o seu aplicativo, eles são algoritmicamente combinados com as solicitações de corridas dos clientes, processo que não é visível, muito menos controlado pelos trabalhadores (CAMERON; RAHMAN, 2022). Além do controle

32 Os dados apresentados pela autora são de 2013. Em 2017 a Natura comprou as empresas The Body Shop da Inglaterra e Aesop da Austrália. Em 2018 a organização faturou R\$ 13,27 bilhões. Em 2019 a empresa brasileira adquiriu a sua principal concorrente no varejo de cosméticos porta a porta, a Avon, que possuía mais de cinco milhões de revendedoras e um faturamento anual de R\$ 5,57 bilhões (SALOMÃO, 2019).

tecnológico do trabalho, a Uber se utiliza de meios econômicos e ideológicos. O controle tecnológico, por meio do aplicativo, acontece de três maneiras diferentes: avaliações dos clientes, taxas de aceitação e cancelamento, adoção da tarifa dinâmica.

A Uber afirma em seu discurso institucional que os motoristas não são seus subordinados porque decidem seus horários de trabalho, isto é, controlam sua jornada de trabalho. A dita liberdade estaria diretamente relacionada com a remuneração dos motoristas: variável, por corrida realizada, com uma taxa entre 25 e 50% do valor cobrado do passageiro³³. Contudo, se levarmos em consideração que a Uber recebe o pagamento realizado pelo usuário, determina que passageiros serão atendidos – ou ainda quais motoristas atenderão cada passageiro, e que este último tampouco tem poder de escolher quem prestará o serviço – e, qual será a tarifa cobrada, é possível afirmar que o motorista não remunera a Uber pelo uso do aplicativo, mas a Uber lhe paga um salário por corrida análogo ao salário por peça explicado por Marx (2013) (AMORIM; MODA, 2020; FRANCO; FERRAZ, 2019).

Este tipo de remuneração vincula os ganhos do trabalhador à sua produção. Assim, o trabalhador se vê na obrigação de prolongar a jornada de trabalho para elevar sua remuneração. Diversas pesquisas apontam as longas jornadas de trabalho, mesmo que, muitas vezes, considerem apenas o período em que o motorista está de fato dirigindo o veículo (AMORIM; MODA, 2020; ANDRÉ; SILVA; NASCIMENTO, 2019; CRUZ; SALVAGNI; VALENTINA, 2019; MORAES; OLIVEIRA; ACCORSI, 2019). Tal afirmação foi corroborada pelo estudo do IPEA (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2021) que descreve que a média da jornada de trabalho dos motoristas de aplicativo foi superior à jornada média dos trabalhadores brasileiros. A necessidade de estender a jornada foi descrita por Patrícia, quando perguntada sobre como fazia para manter a renda com os seguidos aumentos dos combustíveis. Respondeu que estava difícil trabalhar, mas que pretendia continuar e para compensar o aumento desse custo, estava estendendo a jornada de trabalho. “Estou trabalhando de dez a doze horas para poder pagar a gasolina”.

Se os motoristas não conseguem definir a duração da jornada de trabalho, restaria a liberdade de decidir os melhores horários para trabalhar. Esta afirmação tem sido mote de propaganda em que a Uber e outras empresas de trabalho por aplicativos alardeiam a possibilidade de conciliar trabalho, estudo, cuidado com os filhos etc. Contudo, a demanda por locomoção não é uniforme. As entrevistas apontaram que aqueles que tem o trabalho de motorista de aplicativo como principal fonte de renda não podem escolher livremente quando querem trabalhar. Diferente disso, precisam tomar conhecimento dos horários e dos locais que apresentam a maior demanda.

33 Inicialmente, a Uber cobrava dos motoristas um percentual fixo de 25%. Atualmente esta taxa varia entre 25 a 50% do valor das corridas de maior duração.

A gente não consegue escolher horários, porque assim, das seis da manhã às nove [horas] ou do meio-dia às duas [14 h] ou das cinco [17h] até as sete [19h], ou, sei lá, das nove [21h] até as onze [23h] da noite, se não trabalhar em algum desses horários ou em todos eles, vai faltar dinheiro (Chico).

No mesmo sentido, Luiz explicou que além das mudanças na demanda por corridas em diferentes horários, o motorista também precisa estar atento aos fluxos nos diferentes dias da semana. “No domingo eu saio de casa às 10h da manhã e trabalho até as duas da tarde, que é o horários que eu paro pra almoçar, dou uma descansada e retorno ali por volta das 16h. [...] o horário que dá movimento é o horário do almoço, no domingo”. Também é preciso compreender as mudanças na demanda ao longo do ano. É caso dos meses que compreendem o verão e que boa parte das pessoas se encontram em férias, o que diminui a demanda por deslocamento. Luiz explica que pro motorista compreender essas mudanças no fluxo da demanda pode levar um ano inteiro.

É simplesmente porque, pra cada mês do ano é uma dinâmica diferente. Janeiro é mês de férias, que não tem feriado. Fevereiro é um mês de férias mas que tem dois feriados: tu tens um no início que normalmente é Navegantes e um mais pro final que é carnaval. Março é um mês de retorno às aulas, e que também normalmente não tem feriados, via de regra, a Páscoa cai em abril que é diferente de março. Maio... tem não só o feriado no início do mês, que é um feriado fixo, mas tu tem também uma data comemorativa que é muito valorizada pelas pessoas que é o dia das Mães. Junho tu tens o feriado de Corpus Christie e tu tens outra data comemorativa que é o dia dos namorados. Julho é um mês que não tem feriado, mas é férias escolares, no mínimo 10 dias de férias escolares, então ele é diferente também. E assim vai indo, cada um dos meses a dinâmica é diferente e pra tu te familiarizar com isso leva tempo. Tu tens que ir alterando a tua dinâmica de trabalho o tempo todo.

Todas essas oscilações acarretam modificações na jornada de trabalho, tanto na duração quanto nos horários em que ela acontece. Se o motorista concentrar suas atividades fora dos horários de maior demanda, seus ganhos não serão suficientes para a reprodução do seu trabalho (ZAMORA; MEIRA, 2021). Por esse motivo, a Uber não estipula uma jornada de trabalho mínima para os motoristas, passando a contar com a coerção econômica, dada a necessidade de renda dos motoristas num contexto de desemprego. Assim, obtém melhores resultados mantendo a ilusão de que sua relação com os motoristas é de parceria e não de subordinação, retórica que isenta a empresa das responsabilidades trabalhistas. Como afirmou Paulo Lima, liderança do movimento conhecido como ‘Breque dos Apps’, esta “é uma falsa noção de liberdade, quem faz o nosso horário são as nossas dívidas” (LIMA; RÁDIO CBN, 2020).

A coerção econômica é fundamental para obrigar os motoristas a trabalhar mais, mas é pouco eficaz para definir como o trabalho deve ser feito. A padronização de procedimentos exige um controle gerencial e, no caso da uberização, este é feito através do aplicativo, contando com o auxílio dos clientes que cumprem a função de multidão vigilante (ABÍLIO, 2019).

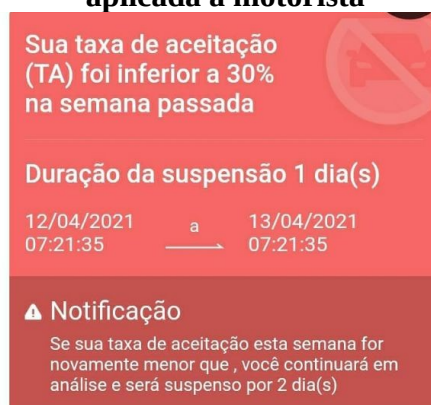
Aos passageiros cabe avaliar o desempenho dos motoristas com notas entre 1 e 5³⁴. A cada 500 novas avaliações dos passageiros a cada motorista, a plataforma recalcula a sua nota. Nas entrevistas, os motoristas apontaram que o que se espera do passageiro é que avalie elementos pertinentes à qualidade da viagem realizada como as condições do veículo, o trajeto escolhido pelo motorista, o trato deste com os passageiros etc. Contudo, não é sempre assim que acontece. “Então, muitas vezes a avaliação acaba se tornando uma forma de punição, por outros motivos e outros requisitos que não são os requisitos do próprio trabalho. Tu pode tomar uma avaliação baixa porque a tua religião ou a tua perspectiva política não agradam ao passageiro” afirma Luiz.

A avaliação dos motoristas não é feita apenas pelos passageiros. Além dessa, o aplicativo conta com parâmetros próprios: as taxas de aceitação e de cancelamento. A taxa de aceitação diz respeito à relação entre viagens aceitas e rejeitadas pelos motoristas. A taxa de cancelamento diz respeito ao volume de viagens canceladas depois de serem aceitas, em relação ao total das viagens oferecidas ao motorista pelo aplicativo. Na entrevista, Luiz explicou que depois de aceitar uma viagem, o motorista ainda pode optar por cancelar, “porque eu posso ter percebido que o lugar onde eu vou buscar o passageiro é um lugar onde não tem segurança, eu posso ter tocado na tela acidentalmente e aceitado a viagem”. Luiz destaca ainda que outro motivo que obriga os motoristas a cancelarem muitas corridas é o fato de não encontrar o passageiro no lugar combinado. “Esse cancelamento, teoricamente, não é contabilizado, mas a gente também não tem acesso, pra ter certeza disso, porque os dados não são fornecidos pra nós, a gente só tem o histórico de viagens concluídas, e só”. Dependendo das notas ou das taxas obtidas — média abaixo de 4,6 das avaliações, taxa de aceitação baixa ou taxa de cancelamento alta — o motorista pode ser suspenso (figura 9) ou descredenciado, quando é impedido de trabalhar com a Uber novamente (ROSENBLAT; STARK, 2016).

A partir dos mecanismos acima descritos, a Uber consegue controlar o comportamento dos motoristas no exercício do seu trabalho, determinando como deve ser o tratamento aos passageiros, quantas viagens podem rejeitar e quando podem cancelar viagens aceitas. O trabalhador pode desobedecer a estes procedimentos em alguns momentos, mas isto o coloca cada vez mais próximo do desligamento. Novamente, a coerção econômica caminha junto ao controle gerencial. A uberização inova também no processo de demissão, que consiste na exclusão sumária do cadastro do trabalhador na plataforma. Como se fosse mágica, aquele trabalhador deixa de existir para a organização. Se a uberização se consolidar como nova organização do trabalho, os futuros gestores não precisarão mais gastar horas estudando as melhores técnicas para demitir seus funcionários, como pregam atualmente os manuais de gestão de pessoas.

34 Ao outorgar aos passageiros o “poder” da avaliação, a organização proprietária da plataforma passa a contar com o trabalho gratuito destes. Sobre os trabalhos digitais gratuitos realizados por clientes de plataformas ver Huws (2017).

Figura 9 - Notificação de punição aplicada a motorista



Evidência

Sua taxa de aceitação (TA) da semana passada foi de 26, inferior ao requisito mínimo de 30% .

Fonte: captura de tela cedida por motorista.

A Uber utiliza recompensas para exercer controle sobre o trabalho dos motoristas, principalmente a partir de promoções e da tarifa dinâmica. As promoções voltadas aos motoristas estão vinculadas a metas de produção. Assim que o motorista atingir um número mínimo de viagens recebe um bônus em dinheiro, ocasionando uma extensão da sua jornada de trabalho. Mesmo sendo motorista há 3 anos, Chico comenta que não conseguiu pegar as melhores promoções que a Uber já ofereceu quando iniciou as suas atividades na região metropolitana de Porto Alegre. “Eu peguei o finalzinho das vacas gordas e o início das magras, porque no início da implementação eles davam muitas vantagens, muitas promoções boas. Eles fazem uma espécie de jogo e, realmente, quem trabalhava mais ganhava muito mais”. Com o passar do tempo, o número de motoristas aumentou e o retorno das promoções foi diminuindo. As taxas de aceitação e de cancelamento, assim como a nota dada pelos passageiros é utilizada pela Uber para direcionar promoções. Chico explica que os motoristas são ranqueados e organizados em quatro categorias: azul, ouro, platina e diamante. Cada nível exige uma pontuação obtida a partir das taxas e das notas como descrito. “Eles dizem que as promoções variam conforme análise, mas não deixam isso muito claro, não deixam isso muito transparente”.

Partindo da premissa de que o entrevistado poderia estar mal-informado, coube verificar informações adicionais na página web da Uber. A primeira observação que merece destaque é que as informações relacionadas aos motoristas não são de fácil acesso, diferente do que acontece com os usuários passageiros. Após a busca encontrou-se um documento intitulado Termos e Condições do Programa Uber Pro. Apesar de não constar no título, foi fácil deduzir que se tratava de condições

para motoristas dado o seu conteúdo. Nele, descreve-se a necessidade de “acumular pontos” para participar das categorias já descritas.

Você precisará acumular pontos ("Pontos") para se classificar nas diferentes Categorias do Programa e acessar as Vantagens oferecidas em cada Categoria, tal como definido abaixo. Você receberá 1 (um) ponto por cada viagem que Você completar utilizando o nosso Aplicativo de Motorista, em qualquer uma das modalidades de viagem aplicáveis e disponíveis no Brasil. Cada uma dessas viagens corresponderá a uma "Viagem Uber" para os propósitos do Programa e destes Termos. Você receberá 1 Ponto adicional (totalizando 2 Pontos) se Você optar por começar a Viagem ou completar uma Viagem durante horários específicos, definidos pela Uber a seu exclusivo critério, em caráter promocional ("Horários de Pontos Adicionais"). Você poderá consultar quais são os Horários de Pontos Adicionais vigentes em determinado período na seção do Programa no Aplicativo de Motorista ou em outros canais de comunicação da Uber (UBER, 2021).

O documento explica que os pontos expiram em determinado período e que, a cada renovação deste, o motorista pode mudar de categoria. Para ascender de categoria, a página informa que o motorista deve “manter a todo tempo (1) uma média das avaliações dadas pelos Usuários para quem você prestou serviço de pelo menos 4.85, (2) uma taxa de aceitação de viagens mínima de 60%, e (3) uma taxa máxima de cancelamento de 10% das solicitações de viagem”. Dessa forma, a informação dada por Chico estava certa, embora não soubesse precisar as exigências da organização no que diz respeito à nota, taxas e número de viagens. Chama a atenção o texto em caixa alta que encontra-se abaixo do subtítulo “*Disclaimer*”³⁵:

O programa e/ou qualquer uma de suas funcionalidades podem não estar disponíveis, serem imprecisos ou serem interrompidos de tempos em tempos por diversos motivos, que estão além do controle da Uber. A Uber não será responsável por qualquer indisponibilidade, interrupção ou erro do programa, suas funções ou quaisquer vantagens. Da mesma forma, a Uber pode modificar, suspender ou interromper o programa ou qualquer função a qualquer momento, sem aviso prévio. O programa e todas as informações acessíveis por meio dele são fornecidos apenas para fins informativos "como estão" e "sujeitos à disponibilidade". A Uber, suas afiliadas, parceiros de negócios e/ou terceiros fornecedores de vantagens e/ou seus respectivos agentes, não oferecem garantias ou representações de qualquer tipo, expressa ou implícita, incluindo, entre outras, precisão, validade ou integridade, o funcionamento do programa, as informações, materiais, conteúdo, disponibilidade e produtos. Até ao limite máximo permitido pela lei aplicável, você reconhece e concorda que não haverá maiores garantias, expressas ou implícitas, incluindo, sem limitação, as garantias implícitas de comercialização e adequação a uma finalidade específica além das descritas nestes termos (UBER, 2021).

A outra recompensa oferecida aos motoristas é a possibilidade de realizar viagens mais caras migrando para regiões da cidade que se encontrem com tarifa dinâmica. A depender do horário e da demanda, trajetos idênticos podem ter preços diferentes. De acordo com a Uber (2022b), os preços

35 Isenção de responsabilidade em tradução livre. Este é o único subtítulo que se encontra em inglês. Os demais subtítulos, assim como o restante do documento, encontram-se traduzidos ao português brasileiro, mantendo apenas algumas expressões em inglês, como *cashback*.

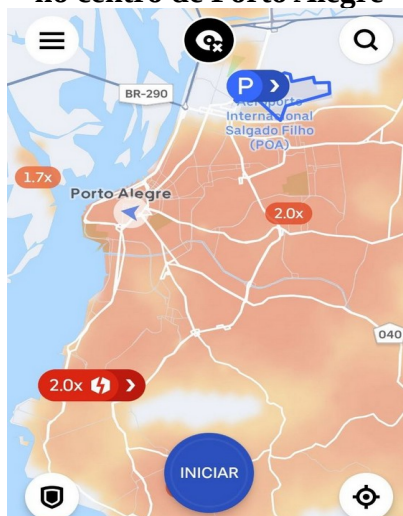
das viagens podem ser mais elevados que o normal quando um grande número de pessoas solicita o serviço na mesma região. Ao aumentar o preço praticado, a plataforma acaba atraindo mais motoristas para as localidades com maior demanda. Essas localidades onde se aplica a tarifa dinâmica são mostradas pelo aplicativo ao motorista através de um mapa com regiões em vermelho. Desta forma, é o próprio aplicativo que direciona os motoristas para as localidades com maior demanda. A tela que o aplicativo mostra para os motoristas para informar qual área se encontra em tarifa dinâmica pode ser vista na figura 10.

Importante lembrar que os deslocamentos para as regiões onde há tarifa dinâmica são realizados por conta do motorista, a não ser que este receba um passageiro que, por acaso, esteja indo para esta área. Percorrer longas distâncias com o veículo sem passageiros eleva os custos da atividade. A Uber possui um mecanismo de direcionamento para selecionar passageiros que estão em deslocamento para determinada região, mas os motoristas podem utilizá-lo apenas duas vezes ao dia. Os motoristas costumam utilizá-lo para o deslocamento, no início da jornada, da moradia até um local de maior movimento e para voltar para a residência, ao encerrar os trabalhos.

Estas observações nos permitem concluir que a Uber utiliza um sistema de estímulos positivos e negativos para realizar a gestão do trabalho, definindo, ainda que sutilmente, como os motoristas devem trabalhar, quando devem trabalhar e por quais localidades devem circular. Esta gestão do trabalho explica por que a empresa é capaz de abrir mão da propriedade de parte dos meios de produção. Mesmo não tendo a propriedade sobre os veículos, *smartphones* e outras ferramentas de trabalho, ao possuir a plataforma que relaciona trabalhadores e clientes, consegue impor aos primeiros um rígido controle, sem a mediação do vínculo formal de emprego. Resta, assim, ao trabalhador, a propriedade dos meios de trabalho que tornar-se-ão capital, ou seja, meios de valorização do valor, somente quando conectados à detentora dos recursos sociais de produção: a empresa Uber³⁶ (FONTES, 2017). A ausência de uma jornada de trabalho previamente fixada não desaparece com os papéis de comprador e vendedor de força de trabalho, o que de fato se altera, é que parte do capital que deveria ser adiantado pelo capitalista, na condição de capital constante, agora é exigido ao trabalhador (FRANCO; FERRAZ, 2019).

36 Esse raciocínio também é válido para trabalhadores de outras plataformas como os entregadores.

**Figura 10 - Tarifa dinâmica
no centro de Porto Alegre**



Fonte: captura de tela cedida por motorista.

Por último, o controle ideológico. Entrevistas realizadas por diversos pesquisadores mostram que muitos motoristas não se enxergam como trabalhadores subordinados à Uber, mas como autônomos ou empreendedores que exercem suas funções em parceria com a empresa (AMORIM; MODA, 2020; ANDRÉ; SILVA; NASCIMENTO, 2019; MORAES; OLIVEIRA; ACCORSI, 2019). Esta percepção é alimentada pela empresa que, na sua propaganda, utiliza mensagens de cunho empreendedorista. Amorim e Moda (2020, p. 66) ressaltam que o discurso empregado pela Uber nas suas campanhas para atrair mais motoristas “está em consonância com a recente valorização do que era considerado trabalho informal, sendo agora conceituado como empreendedorismo”. Os motoristas trabalham para a Uber com vínculo precário - sem qualquer direito social fundamental, por longas jornadas - acreditando trabalhar para si mesmos. Como aponta Oviedo (2020), com a crise do Estado de Bem-estar e o surgimento do neoliberalismo, o empreendimento vem sendo propagandeado como a solução para o problema do desemprego.

Retomando o conceito de gerência apresentado por Braverman (1977), é preciso apontar que com o surgimento do padrão de acumulação flexível (HARVEY, 2010) e as técnicas toyotistas de organização do trabalho (GOUNET, 1999), houve uma flexibilização da separação entre concepção e execução do trabalho. Tal flexibilização não significou maior autonomia dos trabalhadores no ambiente de trabalho, mas expansão dos domínios do capital sobre a subjetividade do trabalhador. Esse fenômeno pode ser entendido como um sequestro da subjetividade do trabalhador (FARIA; MENEGHETTI, 2007), ou ainda, como a produção de uma nova subjetividade que corresponde a uma nova fase do modo de produção e a novas formas de apropriação privada (FERRAZ, 2019). Cabe destacar que as organizações que se utilizaram dessas técnicas de gestão fizeram proveito do conhe-

cimento obtido pelo trabalhadores para aprimorar produtos e processos. No caso dos motoristas de aplicativo, a assimilação da ideologia empreendedorista não se converte em uma participação ativa que elabore reflexões sobre o processo de trabalho que podem ser utilizados pela organização proprietária da plataforma. Isso acontece porque, da forma como é desenhado o processo de trabalho, os saberes produzidos pelos motoristas – as melhores rotas em determinados horários, as regiões que podem ser consideradas de risco, os horários de maior demanda etc – são assimilados de forma imediata pela plataforma, não havendo espaço para que o trabalhador decida se deseja ou não repassar essa informação para a organização que controla o seu trabalho. O que se observa é que a subjetividade é assimilada como meio de legitimação de uma relação de trabalho que se mascara de uma relação comercial entre iguais.

A partir do exposto, é possível apontar que gerência na uberização retoma a dispersão do trabalho como nos primórdios do capitalismo, embora agora este se encontre sob o controle capitalista. Apesar de os trabalhadores atuarem de forma dispersa e até isolada, a cooperação entre eles acontece sob o comando do controle algorítmico, aliado às outras formas de controle supracitadas.

4.3.3. Uberização do trabalho e processo de valorização

Para ser capitalista, o possuidor de capital não pode se restringir a participar do mercado na condição de comprador e vendedor, ele precisa garantir a valorização do capital adiantado. Já o trabalhador é definido pelo que possui – força de trabalho – e pelo que não possui – capital: o fato de possuir meios de trabalho ou mercadorias não o transforma em capitalista. Dessa forma, conclui-se que os trabalhadores uberizados jamais serão capitalistas³⁷, ainda que recebam renda em troca da reprodução da força de trabalho e manutenção dos meios de trabalho em sua posse.

Assim, restariam duas possibilidades: ou o trabalhador uberizado é autônomo ou trabalha para a empresa detentora da plataforma. Se fosse um autônomo, estaria apenas consumindo um serviço oferecido pela Uber, da mesma forma que consome gasolina, internet etc. A plataforma seria mais uma mercadoria necessária para a realização do seu trabalho. Na seção anterior, argumentamos que o motorista da Uber não é um empreendedor devido ao alto grau de subordinação deste junto à plataforma. Por não ser um consumidor da Uber, mas um trabalhador assalariado remunerado por produção (salário por peça) que produz excedente para determinado capital, o seu trabalho produz mais-valor.

37 “ (...) a máscara econômica do capitalista só se adere a um homem pelo fato de que seu dinheiro funciona continuamente como capital” (MARX, 2013, p. 781).

Para compreender como as plataformas expropriam o excedente dos seus trabalhadores, é preciso descrever os diferentes mecanismos que utilizam para realizar a sua mercadoria. Franco (2020) divide as plataformas em três categorias. A primeira diz respeito à intermediação de serviços como mercadoria direcionada ao consumidor final. A segunda define o serviço intermediado como parte do processo de trabalho de um capital industrial. Na terceira é o serviço de intermediação que se torna mercadoria, atuando em trocas. No primeiro caso, o foco da intermediação é o consumidor, isto pode ocultar o fato de que as plataformas estão comprando força de trabalho para produzir mercadorias sob a forma de serviços, tais como o deslocamento de passageiros, a entrega de alimentos, serviço residencial de limpeza etc. No segundo caso, a aquisição da força de trabalho integrará parte de um processo produtivo, voltado para atender necessidades de organizações. Plataformas como *Amazon Mechanical Turk* e outras terceirizam alguma de suas atividades a milhares de trabalhadores dispersos em diferentes países. Por último, a terceira diz respeito às plataformas que prestam serviços em troca de uma assinatura mensal. O objetivo não é cobrar uma taxa percentual ou determinar os preços cobrados, mas cobrar um valor mensal fixo pelo direito ao acesso à plataforma. A taxa fixa pode ser cobrada somente de quem oferta um serviço, somente de quem contrata ou de ambos.

A plataforma da Uber encontra-se na primeira categoria. Essas plataformas oferecem uma mercadoria na forma de serviço com preço pré-determinado pela mesma organização que é responsável pelo controle da força de trabalho. Logo que o serviço é prestado, a plataforma recebe o pagamento do consumidor, realizando o valor da mercadoria. Desse valor, uma parte pertence à organização e outra ao trabalhador que executou o serviço. A definição de quanto deve ficar para cada um pode se dar de forma pré-fixada ou pós-fixada, em todo caso, é estabelecida por meio de cálculos algorítmicos. Assim, o valor apropriado pela plataforma representa o **trabalho excedente** produzido pela força de trabalho. O restante do valor é repassado ao trabalhador como remuneração da força de trabalho, incluindo, no caso da uberização, custos de reposição e desgaste dos meios de trabalho necessários para a execução da atividade. A divisão do valor da mercadoria em valor da reprodução da força de trabalho (FT) e trabalho excedente (TE) também pode ser decomposto em valor do capital variável (v) e mais-valor (m) (FRANCO, 2020).

Entendendo o trabalho uberizado como trabalho produtivo, e, portanto, como produtor de mais-valor, é possível compreender como se dá sua extração. Afinal, estamos diante de um mais-valor absoluto, de um mais-valor relativo ou de ambos?

O mais-valor absoluto é correlato à duração da jornada de trabalho. O capitalista estende o tempo de trabalho, prolongando a duração total da jornada, o que aumenta o tempo dedicado à produção de excedente, em termos absolutos. Assim, o capitalista eleva o valor excedente na proporção

do aumento da jornada. Em relação ao mais-valor relativo, Marx (2013) afirma que o valor excedente não se dá pela ampliação da jornada total de trabalho, mas pela redução do tempo de trabalho necessário, no seu interior. Numa jornada de oito horas, composta por quatro horas de tempo de trabalho necessário e quatro horas de trabalho excedente, o mais-valor relativo seria a operação de reduzir a proporção de tempo necessário sobre o tempo total da jornada. Para obter esta redução é necessário aumentar a produtividade do trabalho, reorganizando-o, adotando técnicas mais modernas, tais como mecanização e automação. Todavia, o mero aumento da produtividade do trabalho não é suficiente para reduzir o valor da força de trabalho (tempo de trabalho necessário). Para reduzir o valor da força de trabalho, “o aumento da força produtiva tem de afetar os ramos da indústria cujos produtos determinam o valor da força de trabalho, portanto, aqueles ramos que ou pertencem ao círculo dos meios de subsistência habituais, ou podem substituí-los por outros meios” (MARX, 2013, p. 485).

Por um lado, verifica-se a aplicação de taxas de mais-valor variável, associada à oportunidade de elevação dos preços de venda em horários de pico. O controle da extração de mais-valor por meio de variações na proporcionalidade entre o tempo de trabalho e sua remuneração, ocasionam jornadas mais extensas, sendo análogo à extração de mais-valor absoluto. Por outro lado, é preciso observar que o transporte de passageiros é uma mercadoria que participa da cesta de consumo dos trabalhadores, portanto, influencia o valor da reprodução da força de trabalho. São trabalhos que eram oferecidos de forma autônoma ou controlados por pequenos capitalistas que, com o desenvolvimento das plataformas, revolucionaram a forma de organização do trabalho e da produção, reduzindo seus custos. Tal condição aproxima o trabalho excedente dos motoristas da Uber ao mais-valor relativo.

A possibilidade de articulação entre as duas formas de extração de mais-valor já foi apontada por Marx (2013) e consiste na redução do tempo de trabalho necessário em combinação com a ampliação da jornada de trabalho. Oliveira (2003) destaca que o movimento de mundialização do capital junto com a Terceira Revolução Industrial e a ampliação das relações informais no mercado de trabalho, conduzem a produtividade do trabalho a dar um salto mortal à plenitude do trabalho abstrato.

Teoricamente, trata-se de transformar todo o tempo de trabalho em trabalho não-pago; parece coisa de feitiçaria, e é o fetiche em sua máxima expressão. Aqui fundem-se mais-valor absoluto e relativo: na forma absoluta, o trabalho informal não produz mais do que uma reposição constante, por produto, do que seria o salário; e o capital usa o trabalhador somente quando necessita dele; na forma relativa, é o avanço da produtividade do trabalho nos setores *hard* da acumulação molecular digital que permite a utilização do trabalho informal. (...) graças à produtividade do trabalho, desaparecem os tempos de não-trabalho: todo o tempo de trabalho é tempo de produção (OLIVEIRA, 2003, p. 135–136, grifos no original).

Oliveira (2003) argumenta que se o capital não podia igualar tempo de trabalho e tempo de produção pela existência de um limite para a jornada de trabalho e outros direitos trabalhistas, então se suprime a jornada – ao menos em seu sentido formal – e se utiliza o trabalho abstrato dos trabalhadores informais, que só será remunerado após a realização do produto-mercadoria. A supressão da jornada que o autor se refere é o avanço da jornada de trabalho sobre o tempo livre, porém, não mais de forma contínua. Os trabalhadores, agora conectados com as suas ferramentas de trabalho, poderão ficar disponíveis ao longo do dia organizando o seu tempo livre – ou simplesmente, abrindo mão de uma parte – de acordo com as necessidades do capital.

No caso brasileiro, é preciso destacar que o barateamento dos serviços analisados aconteceu, em grande medida, por meio do achatamento da renda dos trabalhadores em geral, e, dentre estes, dos uberizados. Entre 2016 e 2022, o custo de vida aumentou significativamente – com destaque para os insumos derivados do petróleo – sem ser acompanhado por reajuste de tarifas, sempre determinadas pelos controladores das plataformas. Tal situação só se sustenta devido ao alto grau de desemprego e de informalidade no mercado de trabalho, o que impede que esses trabalhadores encontrem alternativas de renda.

Destacam-se ainda duas particularidades da uberização que interferem na forma de extração do mais-valor. A primeira é que, diferente de outros setores da produção, a Uber realiza a sua mercadoria ao mesmo tempo que a produz, o que significa uma maior velocidade de rotação do capital (MARX, 2014). Como a remuneração da força de trabalho só acontece com a sua realização, ou seja, quando o motorista transporta um passageiro, a organização não corre o risco de ter parte da sua produção não realizada. A segunda diz respeito aos custos com a reprodução simples da atividade. A Uber assume os custos de reprodução simples relacionados à manutenção da plataforma e de outros custos administrativos (escritórios etc.). A parte da reprodução simples destinada à manutenção da frota e dos equipamentos de comunicação recai inteiramente sobre os motoristas. Convencionalmente, o capitalista precisava destinar uma parte do mais-valor apropriado para dar conta do custo da reprodução simples.

4.3.4. Entre o consentimento e a resistência

Ao explicar os diferentes elementos que compõem o processo de trabalho, Burawoy (1979) argumenta que o ato de produzir bens está diretamente conectado à produção e reprodução de relações sociais, mas também que, ao se envolver na produção, homens e mulheres geram um mundo de aparências, a forma como vivem e assimilam suas condições de existência, o que pressupõe per-

cepções da relação real, mas também uma relação “imaginária”. Da forma como está descrita, pode-se compreender que existe uma oposição entre o real e o imaginário que comporia uma dualidade e que, portanto, seria tarefa do pesquisador distinguir quais falas se enquadram em uma ou outra categoria. Contudo, a análise se complexifica quando assumimos que esse imaginário descrito por Burawoy (1979) faz parte do real e, principalmente, tem consequências nele. Não se trata de uma falsa consciência, mas de uma consciência que surge a partir da reflexão do aparente.

Um caso ilustrativo se deu numa das primeiras conversas com motoristas que inspiraram esta pesquisa. Ao iniciar uma conversa sobre como estava sendo a experiência de trabalhar para a Uber, um motorista respondeu que ele não trabalhava para a organização, mas ao inverso disso, era a empresa proprietária da plataforma que trabalhava para ele pois, ao baixar o aplicativo no seu celular, se tornava cliente desta. Ao tomar conhecimento de um relato desta natureza, o primeiro impulso do pesquisador é o de enumerar motivos para invalidar essa informação, mas mais importante que isso, é compreender como essa interpretação da realidade se forma. O primeiro elemento que o compõe é a limitação da análise à aparência. O motorista foca na sua relação com o aplicativo e desconsidera as *relações sociais de produção* (MARX, 2008) preexistentes, o que o direciona para a assimilação de uma relação comercial. Isso porque as relações de assalariamento são compreendidas pelo senso comum como detentoras de algumas características como contrato de trabalho e jornada fixa. Assim, a inexistência dessas leva esse motorista a buscar outras relações que estão no seu cotidiano. O segundo elemento diz respeito à reprodução da ideologia empreendedorista (FERRAZ, 2021) que aparece inclusive nas propagandas da Uber, principalmente se direcionadas aos motoristas. A disseminação social dessa ideologia retroalimenta a análise anterior, reforçando a lógica do motorista que concluiu que é um cliente da organização em questão.

As relações de consentimento e resistência no processo de trabalho dos motoristas uberizados, foco da presente seção, se apresentam de forma intercalada na experiência laboral desses trabalhadores. Assim, encontramos ambas as respostas, tanto nos motoristas que apresentam uma postura de aceitação da relação com a Uber quanto naqueles que a questionam. Até o presente momento, a maior parte das publicações acadêmicas vêm focando nos mecanismos de controle das plataformas sobre o trabalho, o que inclui o consentimento, mas poucos trabalhos têm abordado a resistência dos trabalhadores aos mecanismos de controle utilizados pela uberização.

Cameron e Rahman (2022), afirmam que os sistemas de controle sobre os trabalhadores que envolvem alguma forma de avaliação do desempenho desses pelos clientes é uma prática utilizada em diversas organizações (hotéis, hospitais, universidades, restaurantes etc.) já há algum tempo. Entretanto, os sistemas algorítmicos que controlam os trabalhadores das plataformas os expõem a uma situação precária, concedendo aos clientes a possibilidade de exercer poderes sem nenhum tipo de

responsabilização. Tal configuração propicia o uso frequente de práticas abusivas por parte dos clientes como a obstaculização dos pagamentos, ataques verbais ou mesmo assédio sexual. Os autores destacam que, se algumas pesquisas se debruçam sobre as formas coletivas de resistência, pouco se sabe sobre como os trabalhadores individuais resistem ao controle algorítmico no trabalho cotidiano. Em relação aos motoristas de aplicativo, os autores citam duas práticas comuns utilizadas na tentativa de manipular a plataforma. A primeira é a de se valer de amigos e parentes para que esses solicitem uma corrida e atribuam notas altas, aumentando a sua avaliação geral como motorista. A segunda tática é a estacionar em lugares que estão no radar do aplicativo mas que dificilmente receberiam uma solicitação, assim garantem o valor mínimo daquela hora, podendo descansar e sem gastar combustível³⁸. Contudo, a principal contribuição dos autores é apontar que nas várias etapas do processo de trabalho há diferenças de intensidade no controle assim como diferentes possibilidades de resistência. Para isso, Cameron e Rahman (2022) separam o processo de trabalho em três etapas: 1) antes do trabalho (*before work*), que consiste no momento em que a plataforma é acionada pelos clientes e começa a buscar os motoristas mais próximos; 2) durante o trabalho (*during work*), que consiste no momento em que acontece o encontro do motorista e do passageiro até o seu destino; e por último, 3) depois do trabalho (*after work*), momento em que a plataforma oportuniza ao cliente realizar a avaliação do motorista. Os autores apontam que antes do início de cada atividade (etapa 1) o arranjo de controle permite aos trabalhadores um maior espaço para utilizar táticas de resistência, dado que os clientes possuem pouca informação sobre os trabalhadores e ainda não conseguem avaliá-los. Nas etapas subsequentes, o arranjo de controle se modifica e os clientes passam a exercer maior controle, restringindo as possibilidades de resistir. A combinação de desresponsabilização do cliente em relação à avaliação e a relação de curto prazo dos trabalhadores com a empresa da plataforma cria um contexto no qual os trabalhadores sabem que as classificações são importantes, mas também acreditam que são indicadores imprecisos de desempenho. Esse contexto explica a necessidade de manipulação das classificações (CAMERON; RAHMAN, 2022).

Analisando as práticas de resistência, destacam-se na primeira fase, ações como entrar em contato com o passageiro antes de chegar ao local e incentivar o cliente a cancelar a viagem para não aumentar a taxa de cancelamento. Na segunda fase, quando já acontece o encontro entre o motorista e o passageiro, sendo que o primeiro já pode ser avaliado, surgem outras ações de resistência como o cancelamento de corridas em andamento para evitar a avaliação dos clientes no caso de uma avaliação muito ruim se tornar eminente e, por fim, na fase 3, os autores identificaram ações que chamaram de uso da retaliação conjunta, ou seja, atribuir notas baixas aos passageiros que atribuem

38 Essa tática só é possível nos países ou localidades que o direito garante um ganho mínimo por hora ao motorista de aplicativo, o que atualmente não acontece no Brasil.

notas baixas aos motoristas. Essa ação parte da perspectiva de que passageiros com uma avaliação ruim tem menos crédito nas suas avaliações e reclamações junto à organização detentora da plataforma. Cameron e Rahman (2022) também descrevem outras formas de preservação dos motoristas, como a instalação de câmeras veiculares. Estas servem tanto para a segurança, caso o motorista tenha que lidar com algum ato criminoso (furto, assalto, sequestro etc.), como também para protegê-los de falsas acusações dos passageiros. Em maio de 2022, um motorista da Pensilvânia, nos Estados Unidos, com uma câmera veicular instalada se negou a transportar uma pessoa que fez uma fala racista ao ingressar no veículo (MOTORISTA BRANCO EXPULSA..., 2022). Pode-se apontar que o motorista só se sentiu seguro para tomar essa atitude porque contava com o registro da câmera.

Apesar de focar muito no controle que os clientes realizam sobre os motoristas, o trabalho de Cameron e Rahman (2022) têm o mérito de mostrar que apesar do intenso controle sobre esse trabalho, houve espaços para a resistência no processo de trabalho. Outro trabalho que revela a tentativa dos motoristas de incidir sobre o controle algorítmico é o de Guerra e D'Andreia (2021) que explica que ao compreender como funciona a tarifa dinâmica da Uber, os motoristas tentam intervir de forma coletiva, desligando e ligando os aplicativos de forma coordenada para elevar o preço das corridas em determinada região de uma cidade. Nesse caso, observa-se a passagem de ações meramente individuais para ações coletivas.

Nesse sentido, o artigo de Cannas (2020) aponta que o descontentamento dos motoristas com as tarifas fixadas pela Uber, dado o aumento dos preços dos combustíveis obrigou-os a organizar diversos protestos, no ano de 2019, nas principais capitais do Brasil. Além do achatamento da remuneração, os motoristas também protestavam contra a violência urbana e contra irregularidades no trabalho. Entre as irregularidades apontadas estava a expulsão sumária de motoristas do aplicativo sem direito de defesa e a redução da taxa administrativa cobrada pela Uber que, naquele período, tinha deixado de ser uma taxa fixa, passando a oscilar e chegando a quase metade do valor da corrida.

O autor afirma que a insatisfação dos motoristas não se limitou à realização de atos e carreatas, desaguando na organização de entidades representativas em diversos estados do país como a Associação Liga dos Motoristas de Aplicativo³⁹ (ALMA) e a Apoio aos Motoristas por Aplicativo (AMPA), ambas de Porto Alegre. Destacam-se ainda a Associação dos Motoristas de Aplicativo de São Paulo (AMASP) e a Associação dos Motoristas Particulares de Aplicativos do estado da Bahia (AMPABA).

39 A ALMA surge primeiro como um pequeno coletivo de motoristas que era conhecido como Liga. Depois se formalizou como associação e criou um movimento pela criação de um sindicato de motoristas de aplicativo que fundou o Sindicato dos Motoristas de Transporte Individual por Aplicativo do Rio Grande do Sul (SimtrapiRS) filiado à Central Única dos Trabalhadores (CUT).

Nas entrevistas, foram relatadas três formas de organização coletiva dos motoristas. A primeira delas envolve a formação de coletivos por afinidade, principalmente por meio de redes sociais, com o objetivo de cuidado mútuo. Nesses grupos, os motoristas compartilham a localização à noite ou quando se dirigem a lugares de risco, compartilham informações sobre promoções dos insumos (combustíveis, lavagem, reposição de peças, mecânicos de confiança etc.), e formam uma rede de apoio em caso de algum sinistro – que compreende desde um pneu furado a ter que apoiar moral e materialmente a família de um integrante do grupo que faleceu. Embora essa primeira forma de organização possa ser entendida como insuficiente se comparada às organizações de outros trabalhadores, é importante reconhecer que a formação desses grupos é uma atividade que ocorre em paralelo ao trabalho no aplicativo e que, se por um lado, não tem a pretensão de enfrentar a Uber, por outro, realiza um trabalho de solidariedade entre trabalhadores que se reconhecem como iguais, ou seja, nas mesmas condições e que, por isso, precisam se apoiar mutuamente. Tal fenômeno não deve ser desprezado, ainda mais levando em consideração tratar-se de um trabalho realizado individualmente e distante dos colegas.

A segunda forma, como apontada por Cannas (2020), é a formação de organizações formais, pela reunião de diversos coletivos que entendem que para ter acesso aos espaços de negociação com as organizações proprietárias das plataformas ou com os diferentes âmbitos do poder público, precisam de um respaldo legal na forma de pessoa jurídica. Essas associações expressam diversas interpretações sobre o trabalho dos motoristas, desde aquelas que se aproximam de uma visão empreendedorista, que entende o agrupamento como uma associação de pequenos empresários, até outras que reivindicam a ideia de que motoristas de aplicativo são trabalhadores.

A terceira forma é representada pelas organizações que têm no centro da sua atuação o reconhecimento dos motoristas de aplicativo como trabalhadores e, por causa disso, assimilam uma pauta sindical e, em alguns casos classista. Nessa forma, duas organizações foram citadas nas entrevistas: o SimtrapliRS e o CITA. O Sindicato dos Motoristas de Transporte Individual por Aplicativo do Rio Grande do Sul se autodenomina sindicato, embora legalmente seja uma associação, dada a condição legal difusa que os motoristas de aplicativo se encontram. Sua fundação se deu em 2018, ganhando maior projeção no ano seguinte. A organização é filiada à Central Única dos Trabalhadores e tem entre as suas pautas o reconhecimento das negociações coletivas entre trabalhadores e empresas como Uber e 99Pop, a reposição da inflação nos preços praticados nas viagens, o fim dos banimentos em massa e por decisão unilateral, maior transparência por parte do aplicativo em relação à remuneração e outros aspectos do trabalho.

O Coletivo Independente de Trabalhadores de Aplicativo (CITA) é uma organização informal que surgiu em 2019, formado por motoristas de aplicativo da região metropolitana de Porto

Alegre que tinham alguma experiência militante no movimento sindical, estudantil e de organizações políticas, que por necessidade financeira acabaram trabalhando para a Uber. Chico conta que a origem do coletivo se deu por uma postagem em rede social de um amigo que reclamou do trabalho e que recebeu muitos comentários de pessoas que se conheciam, mas não sabiam que estavam trabalhando como motoristas. A partir disso, surgiu a ideia de criar um coletivo.

E daí a gente combinou no dia se reunir e dessa reunião a gente pensou: vamos montar alguma coisa, né? Porque na reunião mesmo a gente notou que, tipo, existiam algumas associações mas elas não tinham um poder sindicato, né? Já que a nossa categoria não é considerada trabalhador, é considerada microempreendedor, né? A própria Uber pede que a gente faça um MEI e não sei o que. A maioria não faz e eles não cobram que o cara faça, então é a Bangu! Assim, é bagunçado. E aí a gente resolveu: primeira coisa é, vamos fazer uma oposição sindical. Aí descobrimos que não tem sindicato! (Chico).

Num primeiro momento o CITA era composto apenas por motoristas, mas desde o início eles entendiam que o trabalho dos entregadores apresentava muitas similaridades. Assim, houve por parte do coletivo a preocupação de acompanhar e apoiar as lutas dos entregadores.

Eu lembro de ter comentado com eles, cara, mas assim, a gente tem um monte de entregador aí. Quem sabe a gente não pensa em agregar esses caras junto porque, bah, é uma luta bem parecida, a gente tem o mesmo setor de trabalho que é o trânsito, clientes, passageiros e enfim pessoas que aguardam suas encomendas, comida, né? A gente tem esse mesmo ambiente, a gente trabalha pras mesmas plataformas, né? (Chico).

O CITA se assume como um coletivo por ter uma crítica às organizações verticais e pretende que qualquer motorista ou entregador que se disponha a participar possa tomar a frente nos processos reivindicatórios. A organização pleiteia três princípios: a) solidariedade entre nós trabalhadores; b) nem chefes, nem parasitas entre nós, todo mundo ombro a ombro; c) independência de partidos e de políticos. O coletivo se caracteriza pela participação em manifestações e passeatas, assim como declara apoio a outros coletivos que organizem luta independente no Brasil. Nas postagens da organização em redes sociais encontram-se reivindicações de cunho mais sindical, como a exigência de tarifas dignas e contra os banimentos dos trabalhadores das plataformas sem direito de defesa, e outras de cunho mais político, onde criticam a visão empreendedorista defendida pelas plataformas, a necessidade da solidariedade entre os trabalhadores e a necessidade de fortalecer a organização horizontal.

Chico comenta que o coletivo começou a contar com um número maior de entregadores a partir do “breque dos App’s”, movimento dirigido pelos entregadores de aplicativo que organizou manifestações em diversas capitais do Brasil, em junho de 2020, para exigir melhores condições de trabalho.

Aí veio surgindo essa necessidade, ah vamos colar mais junto [dos entregadores]. Pra nossa grata surpresa, assim, meses antes da gente tá procurando, começou o movimento dos aplicativos e aí a gente entrou em contato com o pessoal lá de São Paulo que é daquela página Treta no Trampo que é quem organizou, principalmente, a parte de divulgação do Breque. A gente começou a usar inclusive as artes deles e começou a brotar muita gente, assim, atrás do CITA pra, tipo, ‘ah vamos fazer junto, beleza? Vamos breicar junto’. E a gente, nossa, a gente não tem nenhum entregador como é que a gente vai fazer. Ah vamos apoiar os caras, né? E aí a gente fez isso, a gente ajudou com o nosso, a nossa bagagem política, assim. Acho que a galera não sabia nem direito como organizar uma reunião, como fazer uma assembleia. Mas fomos fazendo junto, ajudando e estando junto, né? Mas sempre com o protagonismo deles, assim, não, vocês tão na frente, a gente ajuda, né? E foi bem legal, assim. (Chico).

Entretanto, a postura classista e independente defendida pelo CITA teve que lidar com a ascensão de movimentos de direita ultraconservadora identificados com o presidente Jair Bolsonaro (PINHEIRO-MACHADO; SCALCO, 2020). Muitos motoristas e entregadores são adeptos do bolsonarismo (CANOFRE, 2022) e se negam a participar de qualquer mobilização que tenha alguma identificação com a esquerda ou com a crítica ao capitalismo.

Deu muito estresse assim, porque tinha muito entregador, tipo que era mais relacionado, assim, era mais identificado com a direita e aí vem aquelas contradições de classe, o cara tipo, apoiava o Bolsonaro e queria estar lá junto com a gente com a camisa do Bolsonaro. A gente disse: Bah meu, não rola, tá ligado? Uma coisa é uma coisa, outra coisa é outra coisa. Tudo bem a gente não apoiar candidatos aqui, mas tipo, propagandear um cara que é o fim, que quer o nosso fim, né!? O cara quer nos esfolar até a morte, tirar todo o nosso sangue e tudo. Não tem como! E aí deu altas tretas assim, porque, tem muita gente nesse nosso meio né, de motorista despolitizado e aí tipo [respira fundo], é uma questão bem difícil assim de lidar, né!? Por que tem de tudo ali, né? E os caras acabam, às vezes, reproduzindo uma lógica bem meritocrática assim, bem de chefia, sabe? De querer mandar os outros e atropelar, bem autoritário assim. Bah! E aí a gente teve que dar uma segurada assim na coisa, então enfim, foi muito interessante o breque mas teve muito problema também né? (...) A gente teve que fazer todo um malabarismo de palavras pra não falar em greve, porque, os motoristas também, a maioria de direita assim ou pelo menos se identifica, mas queria fazer greve, né? Aquelas contradições! E aí a gente falou, então tá, vamos fazer uma paralisação! [risos] E aí a gente fazia tudo o que podia, né? Pra também não ficar com outra identidade né? Mas, cara, eu não tenho problema nenhum em chamar de paralisação ou de manifestação sendo que eu sei que isso aqui é uma greve. Não tenho problema nenhum com isso posso fazer e aí fiz. A gente mudou algumas palavrinhas que outras, sem perder o tom combativo. Sempre combativo, sempre organizado e de união da categoria e de reivindicar. Reivindicar através da luta (Chico).

O relato do Chico permite perceber que, mesmo que se trate de uma categoria surgida há muito pouco tempo, de cujo processo de trabalho é individualizante – o que significa que também contribui para o individualismo – os trabalhadores buscam formas de se identificar e de se agrupar, o que permite o surgimento de organizações das mais diversas. Motoristas que tiveram experiências com as diferentes formas de resistência da classe trabalhadora ao capital, se aproveitam dessa bagagem para construir novas experiências de resistência, o que muitas vezes exige adequações e ressignificações. Essa tomada de consciência coletiva não é linear nem está livre de contradições, como

fica evidente na inserção de grupos conservadores no movimento. Contudo, não seria a melhor escolha deixar de participar das mobilizações à espera de uma categoria mais consciente. Justamente, ao enfrentar as contradições, torna-se possível desvendá-las. Assim, se para organizar uma greve é preciso chamá-la por outro nome, e chamando a greve de paralisação se consegue, de fato, organizá-la, então, recuar numa consigna histórica da classe trabalhadora, para disputar o imaginário da categoria e colocá-la em movimento, parece fazer sentido.

A partir do exposto, é possível afirmar que a uberização do trabalho inova nas formas de controle, mesmo que estas não sejam inéditas em separado. Quando esses mecanismos de controle são conjugados demonstram um potencial maior de determinação do processo de trabalho. A intensificação do controle não significa ausência de resistência. Apesar de inicialmente isolados, os motoristas buscam formar grupos de apoio, que se tornam organizações, contra as precárias condições de trabalho. Essas organizações oscilam entre o consentimento e a resistência, assimilando de forma contraditória, as identidades de trabalhadores e de empreendedores. Vale observar que tais contradições não foram suficientemente vigorosas para impedir os motoristas de participarem de mobilizações em 2019 e 2020.

5. A ARTICULAÇÃO DIALÉTICA DO ARCAICO E DO MODERNO NA UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

A partir do exposto no capítulo anterior, torna-se possível apontar as características imanentes da uberização do trabalho, ou seja, aquelas características que são fundamentais para a sua constituição. Para evitar definições arbitrárias, as características da uberização serão relacionadas às características do modo de produção capitalista.

A primeira característica diz respeito à contradição entre a classe capitalista, que é detentora dos meios de produção e se confronta com a classe trabalhadora, que apenas possui a sua força de trabalho. Ao deter o monopólio dos meios de produção, a classe capitalista pode adquirir a força de trabalho no mercado com o objetivo de valorizar o seu capital. Em troca, a organização capitalista remunera os seus trabalhadores por meio de um salário (MARX, 2013). Destaca-se que a construção do monopólio da classe capitalista sobre os meios de produção se deu por um longo processo histórico, no qual os trabalhadores foram perdendo, não só os meios de produção como também a autonomia sobre o processo de trabalho (BERNARDO, 2004; BRAVERMAN, 1977). No caso da uberização do trabalho, quando a aparência autônoma e empreendedorista é superada, percebe-se uma reprodução específica da relação de assalariamento, em que o trabalhador é obrigado a contribuir com uma parte dos meios necessários para a produção. Diferentemente do trabalhador domiciliar, da transição do feudalismo para o capitalismo, que apesar de dependente, se confrontava com o capitalista como um possuidor dos seus meios de trabalho, o trabalhador uberizado se confronta com as organizações detentoras das plataformas como um assalariado, que além de reproduzir sua força de trabalho, assume também a responsabilidade por reproduzir os seus meios de trabalho, sem que isso lhe garanta maior autonomia sobre o processo de trabalho. Obriga-se a ter a posse de um veículo, precisa de um *smartphone* compatível com a atividade, de um plano de internet com as mesmas condições etc., e precisa garantir o bom funcionamento desses meios de trabalho.

Como argumentou-se acima, a uberização do trabalho não precisa do monopólio total dos meios de produção porque detém os mecanismos de controle do processo de trabalho. Nesse sentido, a gestão na dispersão permite controlar o processo de trabalho determinando aquilo que é essencial: os veículos aptos a integrar as diferentes categorias oferecidas aos clientes pela plataforma, os clientes, os trajetos, o preço da mercadoria e o percentual que a organização detentora da plataforma se apropria. Tal controle sobre o processo de trabalho é exercido por meio de uma conjugação de controles, sendo eles o controle tecnológico, o controle econômico e o controle ideológico. Dessa forma, mesmo sendo proprietário de um veículo, o motorista depende da plataforma para exercer sua atividade. Isso radicaliza a flexibilidade da força de trabalho, formando um trabalhador *just-in-time*, com jornada de trabalho indefinida e sempre disponível (ABÍLIO, 2020b).

Em relação à forma de assalariamento, a uberização impõe ao trabalhador a remuneração por meio do salário por peça. Essa forma de assalariamento permite, em primeiro lugar, fortalecer a aparência de uma relação entre iguais, em que o valor de uso vendido não é em função da força de trabalho, mas do trabalho objetivado no produto oferecido e, em segundo lugar, torna-se uma ferramenta de controle da gestão da dispersão, dado que a remuneração apenas acontece quando determinado serviço é efetivado. O assalariamento por peça não é uma inovação da uberização. Essa forma de assalariamento coexiste com o assalariamento por tempo desde o início do capitalismo (MARX, 2013), entrando em declínio com o padrão de acumulação fordista (HARVEY, 2010). No Brasil, como se demonstrará a seguir, há uma prática histórica de assalariar diferentes categorias por peça, o que também é conhecido por salário por empreitada (COLLI, 1998; TAVARES, 2004, 2018). Mesmo não sendo uma inovação, é importante destacar que o assalariamento por peça na uberização elimina a necessidade de adiantar capital variável. O custo do capital variável só é gerado quando a mercadoria é realizada, fazendo com que os riscos de uma eventual dificuldade de realização sejam transferidos para o trabalhador. Ao assumir esses riscos, o trabalhador uberizado percebe uma remuneração que assimila as oscilações do mercado, arcando com eventuais imprevistos, como foi o caso da pandemia de Covid-19.

Assim, as características iminentes da uberização podem ser descritas assim:

- (1) a radicalização da flexibilidade da força de trabalho, formando um trabalhador *just-in-time*, com jornada de trabalho indefinida e sempre disponível;
- (2) o vínculo de trabalho frágil, através do perfil cadastrado, com a redução da remuneração ao tempo efetivamente trabalhado e por produção (salário por peça);
- (3) a gestão do trabalho na dispersão por meio de algoritmos – contando com a participação dos clientes – conjugados a outras formas de controle (econômico e ideológico) e que logo executam punições e recompensas;
- (4) a exigência de que a venda da força de trabalho venha acompanhada de uma parte dos meios de produção.

O objetivo desse capítulo é compreender como a uberização do trabalho foi assimilada com sucesso na sociedade brasileira. Inicialmente, argumenta-se que o rápido crescimento da uberização no Brasil se deve ao perfil do mercado de trabalho, fortemente marcado pelo desemprego estrutural, pelo trabalho informal e pela precarização do trabalho, também em nível estrutural. Num segundo momento, descreve-se a condição da mobilidade urbana nas cidades brasileiras, argumentando que as políticas públicas fomentaram de diversas formas o transporte particular em relação ao transporte coletivo, o que permitiu aumentar o número de carros nas ruas. Por último, apontam-se os antecedentes organizacionais da uberização no Brasil, no qual se argumenta que as características imanen-

tes da uberização encontram-se em diferentes formas organizacionais, mesmo que de maneira fragmentada. Assim, o objetivo é apontar que a uberização do trabalho é uma nova articulação entre o arcaico e o moderno.

5.1. Desemprego, trabalho informal e precarização

Desde que o Brasil contou com uma força de trabalho formada por pessoas livres, o que só vai acontecer no final do século XIX, a classe trabalhadora conviveu com o desemprego, com o trabalho informal e com a precarização do trabalho. De acordo com o IBGE (2022a), o desemprego se refere às pessoas com idade de trabalhar – a partir de 14 anos – que não estão trabalhando, mas estão disponíveis e continuam tentando encontrar uma ocupação. Assim, os índices de desemprego estão mais relacionados à ocupação e desocupação que à posse de um emprego formal. Junto aos trabalhadores desocupados encontram-se os trabalhadores em situação de desalento, isto é, que buscaram emprego e por não encontrar desistiram de continuar buscando e os trabalhadores subutilizados que são aqueles dispõem de um número maior de horas de trabalho daquelas que efetivamente conseguem trabalhar.

O conceito de trabalho informal passou por diversas transformações. Até a década de 1970, o informal era visto como um resquício de formas de produção arcaica que deveriam ser eliminadas para superar o atraso. Assim, o desenvolvimento do setor moderno teria a capacidade de incorporar a massa da população economicamente ativa até extinguir a parcela informal. Tal diagnóstico apontava para a necessidade de uma política desenvolvimentista que eliminasse o setor atrasado, corrigindo essa distorção. Nesse período, surge a conceituação de “setor informal” a partir de algumas publicações da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que dava destaque aos trabalhadores que se submetiam a um nível de renda insuficiente para a satisfação de suas necessidades. Essa concepção desloca a dicotomia entre renda do capital e renda do trabalho e foca nas desigualdades entre trabalhadores nas áreas rurais e urbanas. Por carecer de um marco conceitual que defina o setor, a informalidade é descrita em oposição às atividades formais e delimitada pelas seguintes características: facilidade de acesso à atividade, utilização de recursos locais, propriedade familiar, escala de atividade reduzida, uso de tecnologia que privilegia o recurso à mão de obra, qualificação adquirida fora do sistema oficial de formação, mercados concorrenciais e sem regulação (TAVARES, 2004).

Tavares (2004) destaca que até os anos 1980, as atividades informais eram exercidas em sua maioria por pessoas com baixa escolaridade e baixa qualificação laboral. Essa realidade foi mudan-

do dada a incapacidade de geração de novos empregos no setor formal, obrigando um número cada vez maior de trabalhadores qualificados a ingressar nas relações informais de produção.

(...) o impulso da lei do valor ora convoca, ora libera trabalhadores, ora os assalaria, ora usa sua força de trabalho na clandestinidade, dando-lhes em troca situações ilusórias, como a ideia de autonomia que se apoia na dualidade econômica, argumento que não se funda na prática social, com o que fica demonstrado o equívoco que é discutir o “setor informal” enquanto um conceito fechado que não dá conta da realidade. Procede, então, analisarmos o trabalho informal ou os “empregos informais”, que constituem o que estamos chamando de “nova informalidade” (TAVARES, 2004, p. 41).

A autora argumenta que o desenvolvimento econômico não incorporou a informalidade, expandiu-a. O atrasado (informal) e o desenvolvido (formal) coexistem na unidade capital. Como a economia de livre mercado se mostra incapaz de integrar o setor informal, este passa a ser reivindicado como uma ação complementar à proteção social, num primeiro momento, ou transfigurado em capacidade empreendedora, num segundo momento.

A precarização do trabalho pode ser observada como uma relação entre diferentes proteções ao trabalho dentro de um período específico ou ainda como um processo histórico. No primeiro caso, é trabalho precarizado aquele trabalho que não oferece as proteções mínimas previstas pela legislação trabalhista. Quando a precarização é vista como um processo, é possível apontar como parte desse quando as mudanças na legislação trabalhista diminuem a proteção ao trabalho (ALVES, 2000; ANTUNES, 1999; DRUCK, 2011).

Para Pochmann (2020), é possível distinguir três temporalidades diferentes no mundo do trabalho no Brasil. Apesar das suas diferenças, tais temporalidades se complementam e se articulam entre si. A primeira diz respeito à sociedade agrária que estabeleceu as bases para a constituição do mercado de trabalho brasileiro, marcado pela herança escravista. A segunda temporalidade refere-se à formação da sociedade urbana e industrial, que se caracteriza pela intensificação de um processo capitalista de modernização conservadora que ocorre entre 1930 e 1980. Para o autor, a ausência de reformas clássicas do capitalismo como a fundiária, tributária e social conformaram um mercado nacional de trabalho que reproduziu “profunda heterogeneidade ocupacional e ampla exclusão social tradicional do subdesenvolvimento periférico no capitalismo mundial” (POCHMANN, 2020, p. 90). A terceira e última temporalidade inicia-se na década de 1980 e encontra-se em curso. Segundo o autor, trata-se da passagem da incompleta sociedade urbana e industrial para a sociedade de serviços. A transição descrita decorre do precoce processo de desindustrialização ocasionado pela inserção passiva e subordinada da economia brasileira à globalização, iniciada na década de 1990, e desencadeada a partir de então por governos neoliberais. Nessa nova temporalidade, o mercado de trabalho tem convergido para a generalização de condições extremamente regressivas destacando-se o

crescimento da desocupação, da precarização e uma explosão da ocupação no setor terciário articulado com a queda brusca da ocupação nos setores primário e secundário.

Como pode ser observado na tabela 1, nos anos de 1872 e 1940 a maior parte da População Economicamente Ativa (PEA) ocupada encontrava-se no setor primário, absorvendo 72,7% e 62,5% respectivamente. Assim, a agropecuária se manteve ocupando aproximadamente dois terços da força de trabalho brasileira, mesmo num período em que a sociedade agrária já se encontrava em declínio. Esse cenário se modifica significativamente quando se compara os dados de 1940 e 1980. O desenvolvimento da urbanização e da industrialização permitiram que o emprego nas cidades tenha sido o que mais cresceu, correspondendo a quase 70% do total das ocupações desse período. Diferente das legislações trabalhistas da República Velha⁴⁰ que apresentavam um caráter repressivo, a implementação da Consolidação das leis do Trabalho (CLT) em 1943 buscava regular o mercado de trabalho estabelecendo direitos básicos para os trabalhadores. Para Pochmann (2020), essa mudança na postura do Estado brasileiro foi fundamental para a disseminação do regime do salariado, especialmente por meio do emprego formal com carteira de trabalho assinada. No período citado, o ritmo da expansão dos postos de trabalho foi similar ao crescimento da PEA, o que decorreu num mercado de trabalho funcionando próximo do pleno emprego, com baixas taxas de desocupação.

Tabela 1 - Brasil – População ocupada e desocupada em 1872, 1940, 1980 e 2018

Itens	1872		1940		1980		2018	
	(em mil)	(%)	(em mil)	(%)	(em mil)	(%)	(em mil)	(%)
População Total	10.112		41.165		119002		208495	
PEA	6.198	100	15.751	100	43236	100	105197	100
PEA ocupada	5.908	95,3	14.759	93,7	42026	97,2	93002	88,4
Primário	4.506	72,7	9.844	62,5	12997	30,1	8455	8
Secundário	282	4,5	1.880	11,9	12042	27,8	18622	17,7
Terciário	1.120	18,1	3.035	19,3	16987	39,3	65925	62,7
PEA desocupada	290	4,7	992	6,3	1210	2,8	12195	11,6

Fonte: Elaborado a partir de Pochmann (2020).

Apesar disso, o mercado de trabalho brasileiro continuou apresentando um alto índice de precarização com baixos rendimentos e alta informalidade. Como se observa na tabela 2, a taxa de precarização, que é formada pela soma das ocupações em assalariamento informal, pelo trabalho por conta própria e sem remuneração, caiu de forma significativa entre 1940 e 1980 (queda de 45%). Contudo, em um dos períodos de menor taxa de desocupação da PEA, a precarização ainda atinge quase a metade das ocupações.

40 As primeiras leis trabalhistas tinham o objetivo de garantir a oferta de força de trabalho e da disciplina laboral, atendendo interesses patronais. Destacam-se a a implantação do Código Criminal sobre a repressão da vadiagem e mendicância (1830) e a lei da contratação de trabalho estrangeiro (1837) (POCHMANN, 2020).

Destaca-se ainda que a legislação social e trabalhista que surgiu entre as décadas de 1930 e 1950 dirigiu-se especialmente aos trabalhadores urbanos. Dada a resistência do patronato rural a qualquer regulação da sua força de trabalho, tal proteção só chegou aos trabalhadores do campo quando as ocupações no setor primário tinham diminuído e, mesmo assim, a incorporação foi lenta e gradual (POCHMANN, 2020).

Ao comparar os anos de 1980 e 2018, percebe-se um crescimento exponencial da desocupação, aliado a uma queda relativa nas ocupações nos setores primário (- 73%) e secundário (- 36%), concentrando a maior parte da PEA ocupada no setor terciário. Em termos absolutos, o número de trabalhadores ocupados no setor primário passou de 13 milhões para 8,5 milhões. O mesmo não aconteceu no setor secundário que em 1980 ocupava pouco mais de 12 milhões de pessoas e em 2018 ocupa 18,6 milhões. Isto significa que o crescimento das ocupações na indústria foi inferior ao crescimento da PEA no período analisado.

Outro dado que se destaca é o crescimento da precarização que, embora de forma global apresente um crescimento de pouco mais de 3%, quando analisado em sua composição aponta uma tendência preocupante para o mercado de trabalho. A informalidade volta a crescer e, apesar de estar distante do índice que atingiu em 1940, afeta 20% das ocupações ou 44,5 milhões de trabalhadores. A mesma tendência é observada nas ocupações por conta própria que crescem 12,8% e também chama a atenção o crescimento na ocupação de empregador que foi de 53% já que o mesmo se dá num cenário em que a desocupação aumenta.

Tabela 2 - Brasil – População por tipo de ocupação e taxa de precarização em 1940, 1980 e 2018

Itens	1940		1980		2018	
	(em mil)	(%)	(em mil)	(%)	(em mil)	(%)
PEA Ocupada	14759	100	42026	100	105197	100
Empregador	362	2,4	1340	3,2	4532	4,9
Assalariado	6615	44,8	27152	64,6	62447	67,1
Formal	1906	12,9	21272	50,6	43940	47,2
Informal	4709	31,9	5880	14	18507	19,9
Conta própria	4694	31,8	9555	22,7	23848	25,6
Sem remuneração	3088	20,9	3978	9,5	2175	2,4
Precarização	12491	84,6	19413	46,2	44530	47,9

Fonte: Elaborado a partir de Pochmann (2020).

Para Pochmann (2020, p. 94), o cenário atual se deve a adoção pelo Brasil de políticas neoliberais que coincidiram com o seu ingresso passivo e subordinado à globalização coordenada por grandes corporações multinacionais. Esse perfil de inserção no mercado mundial levou o país a um

processo de desindustrialização precoce, pois esta se deu “sem universalizar o padrão de consumo a todos os brasileiros, sobretudo na base da pirâmide social”.

Além disso, o declínio dos bens industriais na produção não se deveu tanto ao maior ritmo de crescimento do setor terciário, mas a decadência da produção manufatureira, com o encolhimento de alguns ramos e o desaparecimento de outros. Por força disso, a antecipação da passagem para a sociedade de serviços decorre mais do *inchamento do setor terciário da economia* em virtude do vácuo deixado pela precoce desindustrialização (POCHMANN, 2020, p. 94, grifo nosso).

Os dados expostos acima precisam ser analisados à luz da crítica da economia política. O primeiro ponto que deve ser discutido, é que o artigo de Pochmann (2022) analisa a economia dividindo e categorizando seus setores partir dos bens que são produzidos, conforme o modelo apresentado por Clark (1957). Assim, a economia é analisada a partir do trabalho concreto (valores de uso) e não do trabalho abstrato (produção de valor), o que pode dificultar a compreensão desse objeto, especialmente quando se considera que no modo de produção capitalista, o objetivo da produção não é satisfazer as necessidades humanas, mas utilizá-las como veículo para a realização do mais-valor que será apropriado como lucro (MARX, 2013).

O segundo ponto que merece atenção é a herança cepalina no argumento do autor. Não está no escopo deste trabalho abordar o fenômeno da desindustrialização da economia brasileira⁴¹ embora se reconheça a relevância do assunto quando observada a queda da participação do setor secundário, não só no total de ocupações da PEA, como também na formação do Produto Interno Bruto (PIB) e no conjunto das exportações. Contudo, quando se vincula a desindustrialização ao crescimento das taxas de precarização e de desemprego, fica sugerido que a retomada do processo de industrialização aportaria resultados opostos. Esse raciocínio não está necessariamente certo. O crescimento da indústria pode vir acompanhada de um aumento da composição orgânica do capital (MARX, 2013), seja pela implementação de tecnologias poupadoras de força de trabalho, seja pela implementação de técnicas de organização do trabalho que o intensificam, diminuindo as ocupações necessárias para a produção, ou ainda, aumentando a participação do capital constante em proporção muito superior ao crescimento do capital variável. Dessa forma, o crescimento do setor secundário continuaria contribuindo para o crescimento do exército de reserva e não o contrário. Também chama a atenção o fato do autor mencionar um inchamento no setor terciário da economia, elemento que se encontra nas análises cepalinas criticadas por Oliveira (2003) ainda nos anos 1970. Nesse sentido, cabe apontar que o que é chamado de setor de serviços pode ser parte integrante da produção de mercadorias que, dadas as novas formas de organização do trabalho impostas pelo padrão de

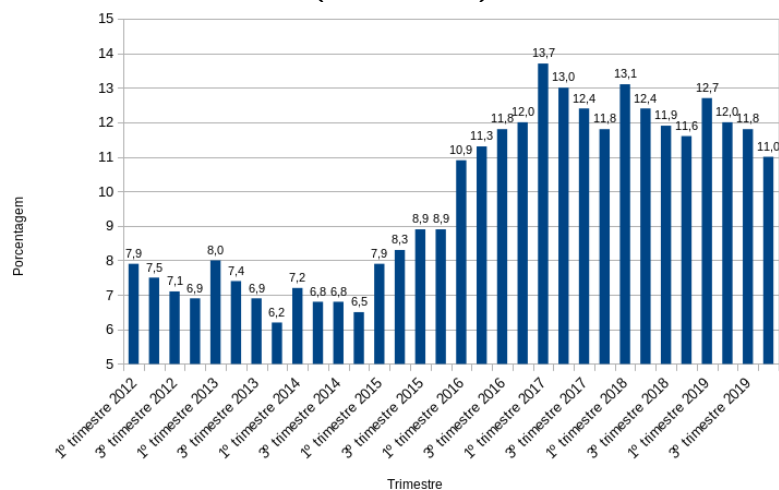
41 Sobre o debate da desindustrialização no Brasil ver Maia (2020) e Silva (2014).

acumulação flexível, encontram-se desmembrados do centro de produção, mas ainda integram a cadeia de produção (HARVEY, 2010).

Como foi descrito anteriormente, as décadas de 1990 e 2000 caracterizaram-se pela desregulamentação dos direitos do trabalho e pela sua precarização com o crescimento das terceirizações, dos contratos temporários, da chamada pejetização, das subcontratações entre outros meios utilizados para diminuir os custos destinados à proteção do trabalho (ALVES, 2000; ANTUNES, 2014; DRUCK, 2011). É importante observar, principalmente em tempos de reforma trabalhista e de defesa da desregulamentação do trabalho para, supostamente, diminuir o desemprego, que são justamente os períodos em que o Brasil regulamentou e protegeu a força de trabalho também os que registraram menores índices de desocupação. O mesmo pode ser dito para a situação oposta, mas é preciso ter cuidado para entender que não se trata apenas de uma incompreensão de como funciona o mercado de trabalho brasileiro. O objetivo é tornar o trabalho mais inseguro e menos protegido, operação que precisa ser realizada em condições que os trabalhadores não possam organizar uma ofensiva. Assim, altas taxas de desemprego também funcionam como mecanismos de controle sobre os trabalhadores empregados que passam a temer uma possível demissão (ANTUNES; POCHMANN, 2007).

Entendendo o desemprego, a informalidade e a precarização do trabalho como elementos estruturais da economia brasileira, é preciso avançar para entender como estes contribuíram para o sucesso da uberização do trabalho no país. De acordo com Pires e Pinto (2020), a expansão da uberização do trabalho se conecta à crise de 2013 e às políticas de austeridade desse período. Os autores argumentam que no período entre 2003 e 2013 o Brasil assistiu a sua economia crescer em média 3,5% ao ano, índice superior aos anos anteriores. Além disso, houve uma melhora no emprego formal, na distribuição de renda e na redução da pobreza. Contudo, a partir de 2011 esse modelo, baseado no crescimento econômico e na conciliação de classes promovida pelos governos petistas (BRAGA; PURDY, 2019) começa a demonstrar desgaste, o que se manifestou claramente com o encolhimento do PIB em 2014 e que se acentuou em 2015 e 2016, chegando a apresentar uma queda acumulada de 6,9%. Esse cenário de crise reverteu rapidamente os avanços sociais conquistados no período anterior: o desemprego, por exemplo, saltou de 6,5% ao final de 2014 para 11,9% no terceiro trimestre de 2016.

Figura 11 - Brasil - Taxa de desocupação por trimestre (2012 - 2019)



Fonte: elaborado a partir de dados do IBGE (2022a).

Processo semelhante aconteceu com as taxas de lucro das empresas privadas que atingiam patamares elevados até 2010. Esse cenário começou a mudar com a crise econômica de 2008 que se manifestou de forma tardia na periferia do capitalismo. Com a desaceleração da economia global a partir de 2011, destacando-se o impacto sobre a economia chinesa, que diminuiu a sua demanda e, por consequência, os preços das commodities.

Com o objetivo de reverter a queda nas taxas de lucro das empresas e manter os níveis de emprego, o governo de Dilma Rousseff, que se encontrava no seu primeiro mandato, buscou um meio de manter a política de conciliação de classes alterando alguns elementos da política econômica. Assim, apoiou o investimento privado por meio de incentivos fiscais, da redução da taxa de juros, da desvalorização da moeda, isenção de impostos etc. De acordo com Pires e Pinto (2020), esses mecanismos não tiveram o efeito desejado, e a desaceleração se intensificou à medida que o cenário internacional se deteriorou. Apesar dos incentivos governamentais, o setor privado reduziu os investimentos durante este período de incerteza e queda da demanda que foi acompanhada de limitações impostas por altos níveis de endividamento.

Um dos elementos de sucesso da política de conciliação de classes das administrações petistas à frente do governo federal foi a capacidade de elevar salários e poder de compra dos mais pobres ao mesmo tempo em que a lucratividade das empresas também crescia (BRAGA; PURDY, 2019; PIRES; PINTO, 2020). Esse mecanismo conciliatório se rompe quando a crise econômica derruba as taxas de lucro, o que tornou os salários em crescimento um elemento insustentável para o capital⁴². Destaca-se o fato de que baixos índices de desemprego aliado a salários que mantêm a ca-

42 Sobre a queda da taxa de lucro das empresas brasileiras e o crescimento dos salários ver Marquetti, Hoff e Miebach (2020).

pacidade de compra dos trabalhadores são elementos que contribuem para o fortalecimento da capacidade reivindicativa do trabalho. Isso ficou evidente no crescimento do número de greves em 2013, como apontam dados do DIEESE (2015).

Com a crise internacional e a desaceleração do ciclo de acumulação brasileiro, a coalizão de classes que tinha sido formada em 2003, tornou-se insustentável. O conflito sobre o a apropriação da renda pelo capital e pelo trabalho se intensificou e as classes dominantes, usando do seu poder social, pressionaram para a resolução do conflito através da redução dos custos de mão de obra e gastos públicos através de um programa de austeridade (PIRES; PINTO, 2020, p. 246–247).

O programa de austeridade implantado pelo governo Dilma, no segundo mandato, não foi suficiente para estagnar a queda dos lucros. A recusa em aprofundar o pacote de austeridade levou ao impedimento da então presidente e conduziu Michel Temer à presidência, esse último comprometido com medidas mais rígidas de austeridade fiscal. Entre as suas principais medidas encontram-se a implantação do chamado teto de gastos, que limita os gastos sociais e investimentos que o governo federal pode realizar e a reforma trabalhista, que legalizava práticas de precarização do trabalho, como o trabalho intermitente⁴³. Pires e Pinto (2020), argumentam que esse contexto de crise econômica (e permanente estado de austeridade), de precarização do trabalho e crescimento do desemprego é fundamental para explicar a expansão da uberização do trabalho no Brasil.

Como apontam os dados do IPEA (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022), até 2016 os motoristas de aplicativo representavam pouco mais de 500 mil trabalhadores. Esse número cresce exponencialmente até 2019 quando supera um milhão de motoristas. Assim, é possível afirmar que os dados disponíveis corroboraram o argumento dos autores: o crescimento do desemprego, aliado à informalidade e à precarização do mercado de trabalho, e uma política de austeridade de longo prazo, foram importantes vetores para acelerar o crescimento da uberização do trabalho no Brasil. Apesar disso, é importante considerar que, além de precisar de trabalhadores desempregados e dispostos a aceitar trabalhos precários, a uberização exige um trabalhador em posse de um veículo. Assim, para dissertar sobre este elemento, discutir-se-á como o modelo de mobilidade urbana brasileiro contribuiu para a uberização do trabalho.

5.2. Mobilidade urbana: fomento ao transporte individual e precarização do transporte coletivo

43 Sobre as medidas de austeridade fiscal empreendidas pelo governo Michel Temer ver Dweck, Silveira e Rossi (2018).

Apesar de afirmar categoricamente que não é uma empresa de transporte, é inegável que os principais serviços prestados pela Uber estão relacionados ao deslocamento de pessoas e de objetos. Tal condição vincula as atividades da organização à mobilidade urbana. Para entender como a uberização do trabalho se encaixa no modelo de mobilidade das grandes cidades brasileiras, é preciso compreender qual é o modelo vigente e como a Uber ganhou força ao explorar as suas contradições.

O século XX foi um período de grandes transformações para as cidades brasileiras. Destaca-se não apenas a magnitude dessa transformação como a sua velocidade. A população urbana passou de 10,9 milhões de pessoas em 1940 (26,35% da população total) para 115,7 milhões em 1991 (representando 77,13% da população total). Entre as décadas de 1970 e 1980 registraram-se 30 milhões de novos moradores nas cidades, volume equivalente à população urbana em 1960 (SANTOS, M., 2013).

Esse contingente de pessoas era composto, em grande medida, por trabalhadores formais e informais que recebiam salários insuficientes para cobrir os custos de reprodução da força de trabalho. Entre estes destaca-se o custo com moradia que obrigaria as famílias a adquirir um imóvel ou alugá-lo, despesa que impacta significativamente na renda mensal dos trabalhadores. Para enfrentar essa dificuldade, muitos trabalhadores associaram-se em mutirões e partiram para a autoconstrução (OLIVEIRA, 2006). Tal prática seu deu, principalmente, em terrenos de difícil acesso, seja pela topografia acidentada ou por encontrar-se em áreas já urbanizadas, muitas vezes em condições ilegais de posse e de ocupação da terra, implicando, entre outros motivos, no crescimento desorganizado das cidades brasileiras (MARICATO, 1982).

Dessa forma, surge um modelo de cidade com baixa densidade populacional e grandes vazios urbanos, no qual as pessoas precisam realizar longos deslocamentos diariamente, exigindo um transporte que atendesse essa demanda como é o caso dos automóveis e ônibus (VELOSO, 2017). A implantação desse novo modelo de transporte só foi possível graças ao investimento público na construção de ruas e outras vias que também contribuiu para a acumulação de capital na construção civil. A instalação da indústria automobilística contribuiu para as mudanças acima descritas. Em 1960, a frota brasileira de automóveis era de 56 mil veículos, o que representava um carro para cada 1267 habitantes. Em 1980, o número de automóveis saltou para 7,36 milhões ou um carro para cada 16 habitantes (ZAMORA; AUGUSTIN; SOUZA, 2021).

Conforme Augustin (2016), as despesas relativas ao transporte compõem uma parte significativa do orçamento das famílias brasileiras. Ao analisar os dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) do IBGE de 2009, o autor aponta que o comprometimento da renda das famílias com esta despesa era de 15,8%. Destaca ainda que o transporte atinge de forma desigual os diferentes grupos sociais, sendo que as famílias mais pobres gastam mais de 20% do seu orçamento com esse

item. Em relação à composição desse gasto entre transporte público e transporte privado, o primeiro representava, em média, 2,5% dos gastos das famílias, enquanto o transporte privado representava 13,3%. Essa mesma pesquisa divulgou novos dados em 2019 referentes ao ano de 2018, no qual, pela primeira vez, a participação dos gastos com transporte no orçamento familiar superou a das despesas com alimentação. O transporte consome 18,1% do orçamento doméstico brasileiro, tornando-se a segunda maior despesa, ficando atrás apenas dos gastos com habitação que atingem 36,6% do orçamento (IBGE, 2018). Para Augustin (2016), a participação expressiva das despesas com transporte privado no orçamento das famílias se deve às mudanças ocorridas nas últimas décadas e que levaram a uma intensificação do uso do modal privado. No período de 1993 a 2012, o autor observou um crescimento de 242% no número de automóveis licenciados. A partir de 2013 registrou-se uma queda nas vendas de automóveis, devido à crise econômica. No entanto, isso não significa que houve uma redução da frota, mas que o seu crescimento se deu de forma mais lenta⁴⁴. Os dados mais atuais confirmam a tendência acima descrita, como demonstra a tabela 3 abaixo, que permite acompanhar a evolução da frota de veículos no país nos últimos 14 anos.

Tabela 3 - Evolução da frota de veículos no Brasil (2007 - 2021)

Ano	Veículos	Automóveis	Automóveis / Veículos (%)	Pessoas por Automóvel
2007	49.644.025	29.851.610	60,13%	6,26
2009	59.361.642	34.536.667	58,18%	5,54
2011	70.543.535	39.832.919	56,47%	4,83
2013	81.600.729	45.444.387	55,69%	4,42
2015	90.686.936	49.822.709	54,94%	4,10
2017	97.091.956	52.916.160	54,50%	3,92
2019	104.784.375	56.652.190	54,07%	3,71
2021	111.446.870	59.242.869	53,16%	3,60

Fonte: elaborado a partir de dados do IBGE (2022b).

No período analisado, a frota de automóveis duplicou passando de quase 30 milhões de veículos para pouco menos de 60 milhões. A produção de outros veículos também cresceu significativamente, o que demonstra que foram tempos bons para a indústria automotiva. O número de pessoas por automóvel caiu 43%, chegando a 3,6 pessoas por veículo. A título de comparação, a média de pessoas por família em 2018 era de 3,06 nas regiões urbanas (IBGE, 2018), o que significa que temos, em média, um carro por família brasileira.

O aumento do uso de automóveis e motocicletas deve ser compreendido como um problema para as cidades, mas não pode ser encarado como uma irracionalidade. Analisando os dados por uma perspectiva coletiva, o maior fluxo de veículos nas ruas aumenta os congestionamentos e pro-

⁴⁴ Para essa análise Augustin (2016) utiliza dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA).

duz graves repercussões ambientais como o aumento do consumo de energia e a emissão de poluentes. A partir de uma perspectiva individual, o automóvel permite deslocamentos mais rápidos e mais confortáveis que, ao menos a princípio, permite o transporte porta a porta, diminuindo a necessidade de longas caminhadas até o destino final. Outros fatores de ordem cultural se somam a esse último, o que torna a aquisição do veículo próprio como um objeto de realização pessoal.

Se o que impedia muitos trabalhadores de adquirir um veículo era a falta de renda para arcar com o seu custo, essa situação se modificará no início dos anos 2000 até aproximadamente a crise econômica de 2013. Nesse período se registrou o crescimento da renda média acompanhado da mudança dos preços relativos. Assim, no período que vai de julho de 1989 a maio de 2016 as tarifas de ônibus municipais cresceram, em média, 191% acima da inflação e as tarifas de metrô 184%. Movimento oposto ocorreu com o custo real do transporte individual que no período analisado apresentou uma queda de 32% (AUGUSTIN, 2016).

Como consequência, cresceu o número de pessoas de baixa renda que passaram a depender menos do transporte coletivo. Em 2012, 51% das famílias com renda per capita entre 1 e 2 salários mínimos possuía automóvel. No grupo das famílias que recebem de 2 a 3 salários mínimos mais de 70% tem carro (IPEA, 2013). Ao mesmo tempo, houve uma redução do número de passageiros no transporte coletivo. De acordo com a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), a quantidade de viagens realizadas por passageiros pagantes do transporte público por ônibus apresentou uma redução de 24,4% no período de 1994 a 2012. Essa tendência se acelerou no período de 2013 a 2019 em que essa redução atingiu 26,1% (NTU, 2020).

O trabalho de Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011), também aponta uma queda no uso do transporte coletivo e um aumento do uso do automóvel. Os autores observam que as deficiências do primeiro e o apoio crescente do poder público, especialmente do governo federal ao transporte privado, na forma de isenção de impostos e facilidades financeiras de aquisição de veículos novos, levará uma rápida expansão da frota privada. Os estímulos ao transporte privado, associados ao aumento dos custos e a ausência de políticas que priorizem o transporte coletivo geram perdas de demanda e, por conseguinte, de receitas para os sistemas públicos, afetando a tarifa cobrada que, ao elevar o seu preço reforça esse ciclo.

O resultado dessa mudança é previsível: transporte coletivo caro, ruas lotadas de carros e cada vez mais engarrafadas, aumento no tempo dos deslocamentos, mais acidentes de trânsito e maior emissão de poluentes. Embora as atuais condições do trânsito nas cidades brasileiras pareça prejudicar a todos, não há perspectivas de grandes mudanças no padrão de mobilidade urbana. Sobre isso, Oliveira (1978, p. 75) comenta: “Não pode o Estado solucionar o chamado problema de transporte

urbano? Pelo tamanho do excedente que maneja, pode; mas se esse excedente provém em parte da produção automobilística, então não pode”.

O que de fato mudou nesse contexto foi o desemprego e a renda média. A partir de 2014, observa-se o crescimento da taxa de desocupação que se encontrava em 6,6% no quarto trimestre desse ano e ascende de forma contínua até atingir 13,9% no primeiro trimestre de 2017. A renda média estagnou, apresentando uma queda contínua entre 2014 e 2016 (IBGE, 2021). Assim, quando a Uber e outras organizações de transporte por aplicativo iniciam as suas atividades no Brasil, encontram um transporte coletivo público caro e que perdia usuários de forma constante, um grande volume de pessoas de baixa renda com veículos e que já gastavam uma parcela significativa da sua renda com transporte e muitas pessoas que perdiam os seus empregos ou precisavam complementar os seus baixos salários, precisando de uma solução rápida para garantir a continuidade da sua reprodução.

5.3. Antecedentes organizacionais da uberização do trabalho no Brasil

Se a uberização for observada destacando apenas a organização do trabalho, seria possível relacionar as suas principais características ao toyotismo. Além disso, essas características podem ser encontradas em outras organizações do trabalho, porém de forma difusa ou com menor potencial. Considerando isso, esta seção busca desvelar as raízes toyotistas da uberização e sua vinculação ao padrão de acumulação flexível, ao mesmo tempo que descreve a existência desses elementos em diferentes formas de organização do trabalho no Brasil.

Assim, afirmar-se-á que não só a uberização como a ideia de plataforma origina-se na indústria automobilística e passa por outros setores da indústria antes de chegar ao que conhecemos hoje como plataforma. Ao tratar do toyotismo no caso brasileiro, é preciso apontar que esta forma de organização do trabalho oriunda do padrão de acumulação flexível, implantou-se modificando a organização fordista do trabalho, a partir da flexibilização e desregulamentação dos direitos do trabalho, mas também a partir da apropriação de organizações de trabalho e de produção que, a primeira vista, poderiam ser descritas como arcaicas, mas que associadas ao capital, tornam-se peças-chave para o processo de valorização desse último.

5.3.1. Raízes toyotistas da uberização do trabalho

De acordo com Steinberg (2022), a origem da uberização ou da economia de plataforma, como o autor a define, não deveria ser encontrada apenas na Economia do Compartilhamento ou nos princípios veiculados pelos executivos do Vale do Silício⁴⁵. Para o autor, as raízes do conceito de plataforma podem ser encontradas na indústria automobilística a partir dos anos 1970, época que o modelo de organização toyotista se encontrava em franca expansão. Dessa forma, o que o autor pretende mostrar é que o conceito de plataforma não é novo e não se restringe ao mundo digital. Além disso, o toyotismo “é o pano de fundo industrial e epistemológico invisível no qual a economia de plataforma se apoia” (STEINBERG, 2022, p. 1074). A plataforma aparece sob duas formas na indústria automobilística: no modelo aglomerado e no modelo de intermediação.

O primeiro modelo está relacionado a uma base comum que pode ser utilizada em vários produtos de uma ou de várias organizações, sobre essa base são acoplados os demais elementos do produto que lhe outorgarão um diferencial, por isso o nome de aglomerado ou simplesmente de “pilha” (stack). No caso das organizações fabricantes de automóveis, a carroceria ou o chassi é uma peça de base que pode ser utilizada para diferentes modelos de carros e, a partir da década de 1970, a palavra plataforma começa a designar essa base comum. Logo, essa noção de plataforma passa a ser utilizada em outras indústrias. Assim, na fabricação de produtos de limpeza, o composto químico de base (amônia, por exemplo) para uma linha de produtos, passou a ser chamado de plataforma e sobre essa adicionavam-se os compostos que diferenciavam cada produto da linha (limpa-vidros, desengordurantes, limpeza pesada etc). Steinberg (2022) destaca ainda que o termo plataforma só será inserido no contexto da informática entre as décadas de 1980 e 1990, com o mesmo sentido dado pela indústria de veículos, principalmente pelas fabricantes de computadores que usavam uma base comum para acoplar hardwares de diferente desempenho.

A plataforma como modelo de intermediação surge apoiando-se nas principais características do toyotismo como sistema de produção. Esse sistema caracteriza-se pelo processo de produção *just-in-time* apoiado no *kanban* e outros mecanismos de retorno (*feedback*), o aproveitamento das sugestões dos trabalhadores para aprimorar a linha de produção, tal aprimoramento deve se dar de forma contínua (*kaizen*), lançando mão de um rigoroso controle de qualidade. Por último, destaca-se o estreitamento do ciclo de informações entre as concessionárias de veículos, os vendedores e as fábricas de autopeças, tornando o processo de produção adaptável aos dados coletados (STEINBERG, 2022). Na seção 2.2, o toyotismo foi descrito como um sistema de produção baseado na resposta imediata às oscilações de demanda e que para isso precisa impor relações de flexibilidade aos seus trabalhadores e aos seus fornecedores (GOUNET, 1999). Mas para que essa estratégia alcance o sucesso, é necessário um fluxo de informações que permitam à organização toyotista, agir rapida-

45 Sobre a ideologia do Vale do Silício ver Barbrook e Cameron (2018).

mente frente a uma nova variação da demanda, que pode se dar tanto por uma crise da economia como pela mudança nas preferências dos consumidores.

Steinberg (2022) sublinha que a principal ferramenta utilizada para garantir o rápido fluxo das informações entre os fornecedores e a fábrica de veículos foi o kanban, ou seja, uma etiqueta de papel revestida de plástico translúcido que permitia controlar os estoques de peças e a produção de forma simples e rápida. Isso significa que apesar do desenvolvimento tecnológico da informação e comunicação, o elemento que foi central para garantir o fluxo de informações no sistema de produção toyotista foi um processo de baixa tecnologia desenvolvido a partir do deslocamento de uma peça de papel.

O simples kanban representa um sistema organizacional e uma tecnologia de coleta e controle de dados que coordenou a enorme e geograficamente dispersa empresa Toyota, incluindo suas camadas de empresas fornecedoras de vários níveis. O sistema posicionou a Toyota como um intermediário entre as fases de produção e, em última instância, de consumo de uma forma que antecipa as plataformas contemporâneas. A este respeito, podemos dizer que a Toyota antecipa o modelo intermediário da plataforma. Como Uber hoje, a Toyota operou como um intermediário coordenador: coletou e mobilizou dados na produção de automóveis, delegou a produção de peças a múltiplos fornecedores, e funcionou como um intermediário entre consumidores finais e fornecedores (STEINBERG, 2022, p. 1077).

O autor descreve a importância do sistema de subsidiárias e organizações subcontratadas que são responsáveis por produzir mais de 70% do material destinado à fabricação do automóvel. Essa dinâmica permite a formação de um núcleo de produção e sua periferia. No centro se observa a realização de contratos por meio de empregos, enquanto que na periferia se observa relações de trabalho precárias, antecipando o que hoje é realidade na uberização.

Steinberg (2022) aponta ainda a possibilidade de síntese entre o modelo de aglomeração e o modelo de intermediação no uso da plataforma. Isto é possível quando a plataforma é uma base ou fundação para negócios privados que permite a qualquer pessoa fornecer bens e serviços para outrem sob um conjunto específico de condições. Um exemplo de plataforma que incorpora ambos modelos é o cartão de crédito. Assim, para o autor, o chamado capitalismo de plataforma pode ser considerado uma extensão do toyotismo e da lógica do automóvel e não um processo de ruptura completa com este.

No caso brasileiro, o toyotismo apresentou particularidades que o diferenciam da sua aplicação tanto no Japão como nos Estados Unidos. Primeiro porque houve pouco uso das técnicas relacionadas ao taylorismo-fordismo na indústria brasileira com relatos de pouco uso da racionalização do trabalho e a ausência de mecanismos como a definição de uma forma ótima de produzir ou recompensas monetárias como fator motivacional para aumentar a produtividade. Assim, é possível afirmar que a forma organizativa das empresas não se enquadrava nos modelos estabelecidos pelas

principais correntes do pensamento administrativo. Além disso, a forte participação do Estado para dirimir conflitos sociais, por meio do aparato policial, desobrigou as frações industriais do capital a aplicar técnicas de resolução de conflitos próprias das teorias administrativas. Essa caracterização perdurará até o início da década de 1980 (GUEDES; CUNHA; MONTEIRO JUNIOR, 2018).

As bases para a implantação da lógica toyotista foram lançadas ainda na década de 1980 com a adoção de novos padrões organizacionais e tecnológicos com a utilização da informatização, do *just-in-time* e da produção baseada em *team work*, dos programas de qualidade total e da difusão da microeletrônica. Surgiram também as práticas de gestão “participativa” que buscavam o engajamento dos trabalhadores nos planos da empresa. Contudo, a intensificação da reestruturação produtiva só foi se consolidar na década de 1990. Esse processo se efetivou de forma diferenciada, comportando elementos de continuidade e de descontinuidade em relação aos modelos organizacionais anteriores. Portanto, verifica-se “uma mescla nítida entre os elementos do fordismo, que ainda encontram vigência acentuada, e elementos oriundos das novas formas de acumulação flexível e/ou influxos toyotistas no Brasil, que também são por demais evidentes” (ANTUNES, 2014, p. 14).

A porta de entrada do toyotismo no Brasil foi a indústria metalmeccânica da região do ABC Paulista, principalmente as grandes empresas transnacionais do setor automobilístico como a Volkswagen, a Ford e a Mercedes-Benz. Essas organizações efetivaram um programa ambicioso de reestruturação para adequar-se aos novos imperativos do capital do ponto de vista produtivo, tecnológico e de gestão da força de trabalho (ANTUNES, 2014). Apesar disso, a consolidação do toyotismo no país se dará no decorrer dos anos 1990 e nos anos 2000 com a instalação de unidades fabris que se situavam fora do ABC Paulista e contaram com forte impulso governamental. Guedes, Cunha e Monteiro Junior (2018) salientam ainda que nesse período aumenta a quantidade de empregados no setor de serviços, processo que se dá pela desverticalização da grande indústria, que transfere para as empresas de serviços terceirizados, parte de suas operações, assim como parte da força de trabalho responsável por atender estas necessidades.

De acordo com Antunes (2014), a implantação do toyotismo também se destacou em outros setores como o financeiro, cujo processo de reestruturação impactou fortemente os seus trabalhadores pelas mudanças nos processos e rotinas de trabalho impulsionadas, em boa medida, pela tecnologia de base microeletrônica e pelas mutações organizacionais associadas. Tais mudanças se deram por meio de programas de “qualidade total” e de remuneração variável, concedendo prêmios de produtividade aos bancários que superavam as metas de produção estabelecidas, estabelecendo novos canais de comunicação entre a empresa e os trabalhadores e ampliando o trabalho em equipe, o que aumentou a produtividade do capital financeiro e buscou a adesão dos bancários às estratégias de autovalorização do capital. As práticas de contratação flexível da força de trabalho nos bancos, con-

tratando trabalhadores terceirizados, transferindo parte das operações bancárias para *call centers* etc, elevaram a precarização dos empregos e reduziram os salários no setor.

Como consequência, foram desativados ou bastante reduzidos grandes centros de computação, de serviços e de compensação de cheques, e setores inteiros foram extintos nas agências bancárias e centrais administrativas. Enquanto os grandes conglomerados financeiros privados cresciam em poderio econômico – com taxas de lucro enormes –, o número de bancários no país reduziu-se de aproximadamente 800 mil, no fim dos anos 80 do século XX, para pouco mais de 400 mil em 2005. Os planos de demissão voluntária tornaram-se regra nos bancos públicos, (...). Paralelamente, proliferaram os terceirizados no labor bancário (ANTUNES, 2014, p. 17).

Antunes (2014) destaca ainda que os programas como a qualidade total e a remuneração variável, recriaram estratégias de controle sobre o trabalho que tem por objetivo velar a relação entre capital e trabalho, constringendo os seus trabalhadores a assumir o papel de “parceiros”, “sócios” e “colaboradores” dos bancos. A partir do exemplo da reestruturação produtiva nos bancos, é possível afirmar que o toyotismo não se restringiu à indústria de transformação.

Antunes (2014) cita mais um caso de implantação do corolário toyotista na indústria, desta vez nas fábricas de calçados da cidade de Franca, no estado de São Paulo. Nesse setor, também foram implantadas técnicas de gestão da força de trabalho que visavam ao envolvimento dos trabalhadores na reestruturação da produção para elevar a produtividade do trabalho. O autor descreve como consequência, a redução dos postos de trabalho, com contratações que acompanhavam as oscilações do mercado e a implantação de células de produção com equipes “polivalentes” ou “multifuncionais”, que tem por verdadeira finalidade a elevação da intensificação e da exploração do trabalho.

O autor destaca ainda que o setor vivenciou um forte processo de terceirização por meio da ampliação do trabalho em domicílio nas pequenas unidades produtivas, agravando as condições de trabalho que é realizado em locais inadequados, alterando o espaço familiar. Essa forma de subcontratação, no qual pequenos espaços produtivos atendem encomendas de grandes fábricas, cria uma relação de trabalho que degrada os direitos sociais dos trabalhadores e contribui para a ampliação do trabalho infantil, já que no espaço residencial torna-se mais difícil o controle social sobre esta forma de trabalho.

O exemplo das fábricas de calçados de Franca é importante para compreender como o toyotismo vai atingir outros setores da economia que, aparentemente, não estão vinculados à produção capitalista. Cabe observar os fios invisíveis, como afirma Tavares (2004), que relacionam o trabalho informal à acumulação de capital e, ao mesmo tempo, entender como a informalidade assimila características do modelo toyotista de gestão da força de trabalho, que também estão presentes na uberrização do trabalho. Assim como na indústria tradicional, no trabalho informal o toyotismo não aparece de forma pura, superando as formas arcaicas ou que o antecedem. Longe disso, cria-se uma

amalgama entre formas de organização do trabalho arcaicas e modernas que no seu conjunto contribuem para a valorização do valor.

5.3.2. Assimilação das formas arcaicas para a acumulação de capital

A captura de formas arcaicas reconfiguradas de forma a participar na acumulação do capital não é uma novidade no modo de produção capitalista. Ao descrever a maquinaria e a grande indústria, no capítulo 13 do Livro 1 de *O Capital*, Marx (2013) dedica uma seção ao “trabalho domiciliar moderno”. O autor argumenta que essa produção foi erigida na retaguarda da grande indústria e está presente nos setores que naquele período não estavam mecanizados ou que, apesar disso, conseguiram concorrer com a manufatura, como a fabricação de pregos e de rendas. Marx (2013) destaca que a maior parte das trabalhadoras nessas condições eram mulheres e crianças e que a estas eram impostas condições de trabalho insalubre, longas jornadas de trabalho e remunerações abaixo do que é pago para trabalhos semelhantes na indústria⁴⁶. A contratação do trabalho se dá por encomenda tanto para realizar acabamento de peças feitas por máquinas como para a produção de peças de forma artesanal.

O lace finishing [acabamento da renda] é realizado como trabalho domiciliar, seja nas assim chamadas *mistresses houses* [casas de mestras], ou por mulheres que trabalham em suas próprias casas, sozinhas ou com seus filhos. As mulheres que mantêm as *mistresses houses* são igualmente pobres. O local de trabalho é uma parte de sua residência privada. Elas recebem encomendas de fabricantes, proprietários de grandes lojas etc. e empregam mulheres, moças e crianças pequenas, conforme o tamanho dos aposentos disponíveis e a demanda flutuante do negócio. O número de trabalhadoras ocupadas varia de vinte a quarenta em alguns locais, e de dez a vinte em outros. Seis anos é a média da idade mínima com que as crianças começam a trabalhar, mas algumas o fazem com menos de 5 anos. O tempo de trabalho habitual é das 8 horas da manhã às 8 da noite, com 1 hora e meia para as refeições, feitas de modo irregular e muitas vezes nos próprios buracos fétidos onde se trabalha (MARX, 2013, p. 657, grifos no original).

Assim, o capitalismo se utiliza da captura de formas de produção e de organização do trabalho na dispersão que eram hegemônicas na origem do modo de produção (BRAVERMAN, 1977) e em outro momento histórico, com a grande indústria já desenvolvida, são assimiladas pela produção capitalista nos setores em que a mecanização não se desenvolveu.

Processo semelhante de assimilação de formas de trabalho tidas como arcaicas é descrito por Harvey (2010, p. 145), na formação do padrão de acumulação flexível. O autor argumenta que as novas tecnologias de produção, aliadas às novas formas de organização, como as subcontratações

⁴⁶ “A grande produção de mais-valor nesses ramos de trabalho, juntamente com o barateamento progressivo de seus artigos, foi e é devida principalmente ao fato de que o salário é o mínimo necessário para vegetar de modo miserável, ao mesmo tempo que o tempo de trabalho é o máximo humanamente possível” (MARX, 2013, p. 663).

promovidas por grandes empresas que aderiram ao toyotismo, fomentaram a formação de pequenos negócios e “sistemas mais antigos de trabalho doméstico, artesanal, familiar (patriarcal) e paternalista (“padrinhos”, “patronos” e até estruturas semelhantes à da máfia) revivam e floresçam, mas agora como peças centrais, e não apêndices do sistema produtivo”. Essas organizações adicionam componentes de controle do trabalho além da relação de assalariamento, determinado pela compra e venda da força de trabalho. Assim, somam-se relações de poder vinculadas a parentesco, à lealdade, troca de favores, costumes estabelecidos na comunidade etc que contribuem para esconder a contradição entre capital e trabalho. Além disso, desresponsabilizam as organizações subcontratantes sobre as jornadas exigidas aos trabalhadores ou se estas contam com trabalho de menores de idade.

O retorno da superexploração em Nova Iorque e Los Angeles, do trabalho em casa e do “teletransporte”, bem como o enorme crescimento das práticas de trabalho do setor informal por todo o mundo capitalista avançado, representa de fato uma visão bem sombria da história supostamente progressista do capitalismo. Em condições de acumulação flexível, parece que sistemas de trabalho alternativos podem existir lado a lado, no mesmo espaço, de uma maneira que permita que os empreendedores capitalistas escolham à vontade entre eles. O mesmo molde de camisa pode ser produzido por fábricas de larga escala na Índia, pelo sistema cooperativo da “Terceira Itália”, por exploradores em Nova Iorque e Londres ou por sistemas de trabalho familiar em Hong Kong (HARVEY, 2010, p. 175).

Antes de descrever os processos de assimilação do trabalho informal pela acumulação capitalista na sua fase de acumulação flexível no Brasil, cabe mencionar como, para Harvey (2010), a forma de organização do trabalho, que se desencadeia a partir desse novo padrão de acumulação, desvanece as esperanças daqueles que acreditavam na missão “supostamente progressista” do capitalismo. A crítica realizada por Harvey (2010), no final da década de 1980, sobre as economias capitalistas avançadas pode ser associada à crítica realizada por Oliveira (2003) aos autores da Cepal na década de 1970, em relação à economia brasileira e latino-americana: a de que o desenvolvimento capitalista não eliminaria o atraso e promoveria o progresso, mas que o moderno só se sustenta nessas economias porque se apoia no arcaico. Aparentemente, o novo padrão de acumulação levou a dialética do arcaico e do moderno para os países capitalistas centrais. Contudo, afirmar isso não significa supor o fim da contradição entre o centro e a periferia do capitalismo. Como aponta Pochmann (2001, p. 8), ao descrever os feitos da globalização sobre o mundo do trabalho, “as economias não-desenvolvidas transformaram-se numa grande feira mundial de concorrência pelos menores custos possíveis, a ser visitada por compradores de força de trabalho que representam as grandes corporações transnacionais”.

No caso brasileiro, quando a acumulação flexível se tornou hegemônica não precisou recriar formas antigas de produção, como aquelas descritas por Harvey (2010). O desenvolvimento capitalista do Brasil não precisou eliminar as formas de organização que não eram características do modo

de produção. A manutenção de sistemas de produção tidos como “arcaicos” não significa afirmar a existência de modos de produção diferentes e autônomos coexistindo na mesma sociedade: o capitalismo, na sua condição de modo de produção hegemônico, apoiou-se nessas formas arcaicas e as cooptou, transformando-as em componentes funcionais para seu desenvolvimento (OLIVEIRA, 2003; TAVARES, 2004). Em relação ao trabalho informal, Tavares (2004) mostra que este vem sendo assimilado pela acumulação flexível. A autora critica a literatura que concebe o mercado de trabalho por meio da dualidade entre formal e informal, sem eliminar a possibilidade da produção “não tipicamente capitalista” que é costumeiramente chamada de informal. Em relação à produção de maisvalor, Tavares (2004) afirma que o trabalho informal desenvolve atividades que são produtoras de valor, quando participam da produção de uma mercadoria; atividades improdutivas, que mesmo estando associadas a organizações capitalistas, não participam da valorização do valor; e por último, o caso de trabalhos que, pela sua natureza, não são nem produtivos, nem improdutivos. No primeiro caso, serve como exemplo o trabalho à feição na indústria têxtil (COLLI, 1998), que será descrito a seguir, ou o caso já citado dos trabalhadores coureiro-calçadistas de Franca em trabalho domiciliar (ANTUNES, 2014). Para ilustrar o trabalho informal improdutivo, Tavares (2004) cita o caso das cooperativas de trabalho que prestam serviços a outras organizações públicas ou privadas, no caso em que a condição de cooperativa é utilizada para disfarçar a relação entre capital e trabalho ou ainda de empregador e empregados. A autora citou ainda o caso das revendedoras por catálogos que, mesmo sem um contrato estipulado, realizam o papel atribuído aos comerciários. Por fim, encontram-se os trabalhadores informais que não vendem a sua força de trabalho, mas participam do mercado oferecendo bens que muitas vezes foram confeccionados por eles mesmos. É o caso dos vendedores de alimentos, engraxates, flanelinhas etc. Na sua pesquisa, a autora destaca a forte presença de gestão na dispersão, de assalariamento por peça, da responsabilização dos trabalhadores com parte dos custos de manutenção dos meios de produção e do discurso empreendedorista do trabalho sem patrão e com autonomia. Esses são elementos que também integram a uberização do trabalho.

A seguir apresentar-se-ão experiências produtivas de trabalho informal que, por ter sido assimiladas pelo padrão de acumulação flexível, possuem ou possuíram características relacionadas àquelas que determinam a uberização do trabalho, ou seja, a jornada de trabalho sem definição prévia, a remuneração variável, geralmente vinculada ao salário por peça, a gestão do trabalho quando este se encontra disperso e a transferência aos trabalhadores da responsabilidade por parte dos meios de produção.

A primeira experiência se passa no Maciço de Baturité, no interior do Ceará, na década de 1990 (MOREIRA, 1999 apud TAVARES, 2004). Nesse conjunto de municípios, formou-se uma parceria entre as diversas prefeituras, o governo do estado e empresa transnacional Kao Lin para a

industrialização da região por meio da formação de cooperativas de costureiras. A Kao Lin era uma fábrica de confecção que integrava um complexo empresarial de investidores de Taiwan e ficava na cidade de Acarapé, a 70 km de Fortaleza. Chama a atenção o fato de que as cooperativas não foram formadas com o protagonismo das trabalhadoras, que aderiram aos termos impostos pelo grupo empresarial e pelo poder público. Assim, as costureiras assumiram uma dívida junto ao Banco do Nordeste para adquirir os equipamentos necessários para a atividade e logo passaram a receber os insumos. O que deveria ser confeccionado e como era decidido pelos administradores da Kao Lin que ficavam com toda a produção em troca de um salário por peça. Isso porque a empresa e a cooperativa assinaram um contrato onde a última se compromete a produzir jeans para a primeira no período de oito anos, seguindo as suas especificações técnicas. Além disso, as máquinas de costura adquiridas com o dinheiro do financiamento público tomado pelas cooperativas foram compradas da empresa Yamacom, que integra o mesmo grupo empresarial da Kao Lin.

Em poucas palavras, as cooperativas executam o que a empresa contratante determina. O contrato de exclusividade lhes tira qualquer independência. Quem dirige o trabalho da cooperativa, quem diz o quê, como e quando deve ser produzido, e quem, finalmente, apropria-se da produção e do mais-valor produzido, é a empresa. Infere-se que o cooperado vende força de trabalho, e não trabalho, pois sem a efetiva participação da empresa eles nem teriam condições materiais de produzir (TAVARES, 2004, p. 167).

Em relação à jornada de trabalho, as cooperadas trabalham, no mínimo, oito horas por dia com uma pausa de uma hora para o almoço e duas pausas de dez minutos por turno (manhã e tarde) para descanso. Contudo os relatos colhidos apontam que as trabalhadoras possuem horário para chegar, mas não para sair, sendo comum a exigência de horas extras que pode incluir trabalhos aos sábados. Relata-se ainda a frequente presença de gerentes da Kao Lin para controlar o ritmo da produção e a qualidade das peças produzidas. O grupo empresarial também é responsável por definir os preços pagos às costureiras por cada item que elas produzem.

Tavares (2004) argumenta que apesar do avanço tecnológico, alguns ramos de produção como a confecção, possuem na máquina de costura a sua unidade básica de produção. Por isso, o capital se beneficia ao obrigar o trabalhador a adquirir a máquina – que neste caso também significa a realização da produção de outra empresa do mesmo grupo – para logo utilizá-la contra o trabalhador, tornando-a instrumento de exploração de sua força de trabalho. Conforme a autora, as cooperadas “que adquirem uma máquina de costura, por meio da cooperativa, para trabalhar nas condições analisadas, são proprietários do meio de produção, mas não se tornam proprietárias das mercadorias produzidas, e muito menos do mais-valor gerado”. Assim, pode-se afirmar que as cooperativas de confecção criadas pela Kao Lin no interior do Ceará são uma subcontratação, em que se realiza uma

gestão na dispersão a partir da formação de núcleos de produção em diversas cidades. Esses grupos são controlados pela matriz a partir de visitas de gerentes a cada cooperativa, mas também pelo mecanismo do salário por peça, que controla o trabalho exigindo uma qualidade mínima do produto e o aumento da jornada ou a intensificação para atender as encomendas. A formação da cooperativa permitia à organização capitalista o mascaramento da relação trabalhista, diminuindo o custo da força de trabalho, mas também permitia que esta responsabiliza-se os trabalhadores por parte dos meios de produção, obrigando-os a assumir financiamentos para a aquisição dos equipamentos e dos insumos.

Outro exemplo relevante é relatado por Colli (1998), ao analisar o trabalho à feição na indústria têxtil e a remuneração das costureiras através do salário por peça na cidade de Americana. O feçonismo é uma forma de trabalho que corresponde à contratação de serviços que reúne empresas de tecelagem ou intermediários comerciais que possuem a matéria-prima e proprietários de teares que entram com suas máquinas e força de trabalho. O produto acordado é feito sob encomenda, sendo o preço preestabelecido por metro linear de tecido ou por peça de roupa. De acordo com a autora, o feçonismo está intimamente associado ao desenvolvimento do padrão de acumulação flexível, sendo uma das respostas a descentralização das atividades produtivas através da terceirização, do trabalho domiciliar etc. Desta forma busca-se superar a crise do padrão taylorista/fordista através da expulsão do capital fixo de dentro das empresas, com vistas a acelerar o tempo de rotação do capital investindo em novas tecnologias e desvalorizando o antigo capital fixo mediante sua obsolescência frente às novas máquinas e aos equipamentos mais produtivos. Isto significa, em última análise, que as grandes empresas ou grupos de marketing e grifes, ou seja, o grande capital, reconfiguraram o arranjo espacial (HARVEY, 2010) por meio de uma forma de centralizar o capital, descentralizando a produção.

A autora argumenta ainda que, junto com os riscos produtivos, o feçonismo permite ao capital expulsar também todos os encargos sociais que foram regulamentados através das conquistas trabalhistas. A remuneração através do salário por peça individualiza as relações de produção, implicando um contrato de trabalho regido exclusivamente pelas leis de mercado. Como nos mostra o trabalho de Colli (1998), o feçonismo na indústria têxtil já apresentava algumas características que seriam relevantes para a uberização, como a flexibilidade da contratação da força de trabalho, o mascaramento das relações de trabalho na condição de relações comerciais com o objetivo de driblar os direitos trabalhistas e a transferência dos custos de manutenção e depreciação de parte do capital fixo para os trabalhadores.

Um dos casos mais antigos de assalariamento por peça é o dos cortadores de cana-de-açúcar. Apesar de atender um setor importante da indústria brasileira, a indústria sucroalcooleira, o corte de

cana continua sendo uma atividade pouco mecanizada, dependente do trabalho braçal para a sua colheita. Tavares e Lima (2009) analisam o trabalho dos cortadores de cana no estado da Paraíba, no contexto de assimilação dessa atividade ao processo de reestruturação produtiva da acumulação flexível. As autoras destacam que o cultivo de cana-de-açúcar acompanha a história do Brasil desde a colonização portuguesa e sempre esteve atrelado à exploração do trabalho, primeiro dos trabalhadores escravizados e logo dos trabalhadores informais. O trabalho do cortador de cana é extenuante. “Para cortar seis toneladas de cana, num eito de 200 m de comprimento por 8,5 m de largura, o trabalhador caminha em torno de 4.400 m, despende aproximadamente 20 golpes para cortar um feixe de cana, o que equivale a 66.666 golpes por dia”. Além disso, o trabalhador precisa dar diversos cortes rente ao chão e carregar os feixes cortados até a linha central na qual aglutina a sua produção. A baixa mecanização do trabalho não impede a sua intensificação. Dados coletados pelas autoras apontam que na década de 1980 um trabalhador cortava, em média, seis toneladas de cana por dia. Na década seguinte a média subiu de para 10 toneladas diárias. Esse crescimento da produtividade se deve à pressão dos usineiros, que demitem rapidamente aqueles trabalhadores que não apresentam alta produtividade, mas também está relacionado ao assalariamento por peça.

Guanais (2018) analisou duas usinas de cana-de-açúcar no interior do estado de São Paulo entre 2011 e 2016. Assim como Tavares e Lima (2009), Guanais aponta o rápido crescimento da produtividade do trabalho e argumenta que o mesmo se deve à intensificação do trabalho já que a tecnologia utilizada para o corte – o facão – é a mesma desde o século XVI. O assalariamento por peça é elemento fundamental para obter dos trabalhadores um ritmo mais acelerado de trabalho, já que passa a ser do interesse deste produzir mais para obter maior renda. Ambas pesquisas apontam que os trabalhadores não possuem anuência sobre o preço pago pelo seu trabalho e encontram dificuldades para controlar a produção devido à necessidade de converter os metros de cana cortados para toneladas. Além do assalariamento por peça e variabilidade na jornada como elemento em comum que o trabalho dos cortadores de cana possuem com os motoristas de aplicativo, o setor sucroalcooleiro é a fiel representação da articulação do arcaico com o moderno pois se utiliza das formas mais cruéis de exploração do trabalho para abastecer uma indústria que se apresenta como moderna e inovadora⁴⁷.

O terceiro caso que guarda semelhanças com a uberização do trabalho é o dos avicultores e suinocultores do oeste catarinense que passaram a trabalhar sob regime de integração aos frigoríficos da região. Coletti e Lins (2011) descrevem o caso dos suinocultores dessa região conhecida por responder por uma parte significativa da produção de suínos no Brasil, além de contar com grandes frigoríficos. Até a década de 1980 os suinocultores detinham o controle do ciclo produtivo, no que

47 Sobre a inovação na indústria sucroalcooleira ver Rosário, Soutinho e da Silva (2016).

era denominado de sistema de policultura subordinado à suinocultura, no qual a agricultura e a pecuária suína eram desenvolvidas conjuntamente, sendo a última a atividade principal e a agricultura um meio de obter ração mais barata e complemento das necessidades alimentares da família. As relações que os suinocultores mantinham com os frigoríficos eram meramente comerciais. A partir da década de 1980, um novo processo se inicia. Este começa com uma exigência, por parte dos frigoríficos, de um crescimento da produtividade nas propriedades familiares. Essa exigência produz alterações que foram efetuadas gradualmente, o que levou a novas necessidades de instalações e equipamentos, assim como novas relações com o mercado, especialmente com as empresas agroindustriais. Surge assim, um novo sistema denominado de *parceria*.

O sistema de parceria é um processo de integração da propriedade familiar à agroindústria. O agricultor recebe os suínos em comodato e oferece a sua mão de obra (e da sua família), instalações e equipamentos. Os demais insumos são fornecidos pelas agroindústrias. A remuneração estava diretamente relacionada com a produtividade do trabalho, contudo, os autores destacam que os agricultores afirmavam não conhecer os critérios de cálculo e que as agroindústrias determinavam os preços e como se dava esta relação. Ainda segundo Coletti e Lins (2011, p. 350) a suinocultura, que historicamente era a principal atividade dos agricultores da região, após a consolidação do sistema de parceria, passa a ser percebido como “prática que perdeu participação no sistema de produção das propriedades e que exhibe, nas suas relações com as demais atividades, dois traços principais: ocupa a mão de obra, remunerada de forma precária, e disponibiliza o esterco, utilizado como adubo nas demais culturas e fonte de redução do custo de produção, além de proporcionar alguma renda”.

Situação semelhante é relatada por Nogueira e Jesus (2013). As autoras analisam a produção do setor avícola familiar no sistema de integração, também no oeste de Santa Catarina. Novamente, a região se destaca pela sua participação na produção nacional de aves e por sediar as maiores indústrias brasileiras do setor, destacando a Sadia e a Perdigão que após a sua fusão formaram a Brasil Food. Aos avicultores, a indústria fornece os pintinhos com padrão genético definido, a ração especial, remédios e assistência técnica e cabe aos primeiros, na condição de integrados, cuidar das aves até a hora do abate. As autoras destacam que o principal objetivo do sistema de integração é que as agroindústrias forneçam toda a tecnologia enquanto, aos pequenos produtores, cabe apenas a engorda dos animais.

Desta forma, a indústria não necessita gerar os espaços de criação e de produção da matéria-prima, mas mantém um monopólio de exploração e de controle sobre os trabalhadores familiares. No sistema de integração só permanece quem se associa à indústria ou, ainda, se conseguirem manter os níveis de exigência da produção ditados por elas. Muitas vezes, essa associação ocorre através da dependência de financiamento para a construção de seus aviários (NOGUEIRA; JESUS, 2013, p. 125).

Aqueles produtores que não conseguem se adequar às normas exigidas pelos frigoríficos correm sério risco de não ter para quem vender a sua produção. Muitas vezes são obrigados a abandonar a atividade e migrar para as grandes cidades. Por outro lado, aqueles que conseguem atender os requisitos para a integração não estão livres de percalços. Os riscos que acompanham a produção avícola, especialmente quando voltada para a exportação, como as oscilações da taxa de câmbio, a adoção de política econômica desfavorável para o setor ou mesmo a ocorrência de doenças na criação acabam recaindo sobre a pequena propriedade rural, já que os frigoríficos se eximem de responsabilidade. Seria possível imaginar que o fato desses trabalhadores deterem a posse da propriedade fundiária e dos equipamentos necessários à atividade permitiria que os mesmos tivessem algum grau de autonomia perante os frigoríficos. Porém, o que se observa é o oposto, é justamente por possuir parte dos meios de produção necessários para uma das etapas da produção do frango que essa família se torna mais dependente dos frigoríficos. Essa dependência dificulta, inclusive, a capacidade de negociação dos avicultores em relação ao preço do seu trabalho, como relata o presidente de uma associação de avicultores.

Outro fator que torna a relação entre integrado e integradora conturbada é o fato de produtores terem receio de sofrer retaliação caso questionem qualquer anomalia na produção, inclusive, alguns produtores se recusam a participar de reuniões da associação por esse motivo. Tal temor ocorre porque as estruturas físicas e equipamentos [galpões] na produção avícola não servem para outra finalidade, qual seja, produção e engorda de aves. Logo, se for cortado da integração, não conseguem destinar essas instalações para outra atividade (NA LUTA POR..., 2020).

Em relação à remuneração dos produtores, Nogueira e Jesus (2013) apontam que o valor pago pelo frango considera a quantidade existente em determinado lote e o cálculo de conversão alimentar, que consiste na diferença de peso de carne da ave ao ingressar e ao sair da propriedade agrícola. Além disso, são descontados valores relativos a imperfeições físicas e mortalidade incidente. Como as autoras destacam, tal remuneração tem por base a produtividade dos criadores e pode apresentar oscilações importantes pois a família avicultora só saberá o preço do seu trabalho no momento da entrega das aves ao frigorífico. Dada a forma que se dá a integração, os avicultores ficam à mercê do frigorífico pois se encontram impedidos de vender para outra agroindústria ficando sujeito ao preço determinado pela indústria.

Considerando o trabalho precário e a dependência dos avicultores em relação aos frigoríficos, Nogueira e Jesus (2013, p. 131) concluem que a situação que estes vivenciam “mistura o que há de mais arcaico, herança do nosso passado rural escravista, com o que há de mais moderno em termos de processo produtivo, como a mecanização e as metas de produtividade”. As autoras argumentam que a integração da pequena propriedade avícola, apesar de ser vista como uma parceria, é

na verdade, um tipo de trabalho a domicílio, no qual os pequenos produtores familiares são parte integrante da cadeia produtiva, porém, à margem da legislação trabalhista e sem proteção social.

Outro caso que vincula o trabalho rural ao trabalho industrial acontece na região da Encosta Superior do Nordeste do Rio Grande do Sul⁴⁸, em que diversas unidades produtivas da agricultura familiar possuem ateliês que empregam trabalhadores, em tempo integral ou parcial, na confecção de tênis e de bolas para grandes empresas do setor coureiro-calçadista (TEDESCO, 2002, 2004). A pesquisa aponta que a região demonstra intensa diversificação produtiva em atividades agrícolas e não agrícolas em municípios que ainda possuem uma basta população no meio rural. A partir da década de 1990, diversas organizações de grande porte do ramo calçadista optaram por atuar na região, terceirizando parte significativa das suas atividades produtivas nos ateliês rurais. Entre essas organizações destacam-se a Dal Ponte, a São Paulo Alpargatas, a Kalita Exces, a Bel Passo, a Plaska entre outras de menor porte. De acordo com Tedesco (2002), as empresas de grande porte do setor se utilizam da prática de adquirir trabalho terceirizado no meio rural, por meio da formação de ateliês ou outras formas de trabalho domiciliar, em diversas regiões do país desde a década de 1980, tendo por base processos semelhantes que ocorriam em outros países como Itália, Portugal e França. Assim, as pequenas e microempresas que ofertavam este trabalho encontravam um mercado amplo, formando um cinturão de fornecedores, próprio de um sistema de produção fragmentado e difuso, ou seja, toyotista.

Os ateliês, de uma forma simples, são espaços de produção não individualizados de atividades industriais na forma de prestação de serviços terceirizados/subcontratados e sem nenhum vínculo empresarial e empregatício com as empresas terceirizadoras, ou empresas-mãe, como alguns proprietários de ateliês nos disseram. Podem se localizar no porão de uma casa, que é a forma mais comum, num ambiente construído apropriadamente numa casa desabitada, num “pavilhão”, como eles mesmos dizem, e que tenha uma sala grande, o que é comum nos distritos mais antigos, que possuem muitas dessas casas antigas e desabitadas, ou, então, podem se apresentar em ambientes construídos comunitariamente, como é o caso do “salão da comunidade”, em espaços restritos “que não atrapalha”, como forma de manifestação de um acordo social e de um favorecimento local/comunitário para o desenvolvimento do empreendimento, do emprego e a permanência de pessoas (mulheres e jovens) no espaço local. As atividades desenvolvidas precisam estar no âmbito da costura, que pode ser de bolas e/ou, principalmente, de parcelas de confecção de tênis, que constitui a maior parte das atividades nos ateliês e o objeto desta análise (TEDESCO, 2002, p. 142).

O autor aponta que não há uma informação precisa do número de ateliês existentes na região, mas estima-se, a partir de dados das empresas que contratam as terceirizadas, que existissem na época da pesquisa (anos 2000) mais de uma centena de ateliês que contavam com o trabalho de mais de 1500 pessoas, entre os quais a maioria são mulheres com idades entre 16 e 30 anos. São organizações que possuem poucos registros legais, inclusive os trabalhistas, o que significa que os tra-

48 A região compreende os municípios de Ciríaco, David Canabarro, São Domingos do Sul, Casca, Paraí e Nova Prata.

balhadores contratados pelos ateliês não possuem carteira de trabalho assinada e o seu contrato é meramente verbal. O assalariamento por peça se dá em duas mãos: tanto das indústrias para com os donos dos ateliês, como destes para os seus trabalhadores. É comum que os ateliês fiquem por longos períodos sem produzir e sejam reativados posteriormente. Quando as encomendas são muito grandes, é comum que um ateliê contrate outro ateliê vizinho para dar conta dos prazos, ou ainda, que distribua máquinas entre os vizinhos para que estes assumam uma parte da encomenda. Tedesco (2002, p. 143) destaca que apesar da informalidade, a produção dessas unidades está inserida “num processo moderno de produção e de vínculos de trabalho e de mercantilização das ações, porém inserido em processos e vínculos tradicionais de vida e de organização funcional”.

O autor se preocupa em não reduzir a análise do trabalho nos ateliês ao aspecto econômico e destaca o desejo das famílias de manter os filhos jovens por perto, o que seria difícil no mercado de trabalho no espaço urbano, a possibilidade de ter uma renda extra para atender necessidades que apenas com a renda da atividade rural não seriam atendidas ou seriam atendidas com maior dificuldade. Tedesco (2002, p. 143) ressalta ainda a relevância do papel das mulheres nesses trabalhos – embora em outro momento afirme que a decisão das mulheres ingressar nesse mercado é tomada pelos chefes de família, na condição de pai ou de marido – para argumentar que os motivos que levam os agricultores a participar das atividades dos ateliês estão para “além de aspectos puramente centrados nas ações propriamente ditas de trabalho e de remuneração”. Assim, o autor conclui que o modelo de racionalidade das organizações da indústria coureiro-calçadista se adapta, mesmo que parcialmente, “à construção histórica do cenário agrícola e familiar do colono”.

O problema de analisar esse fenômeno por esse viés é que na preocupação – acertada – de não cair numa análise economicista, Tedesco (2002) abre mão de confrontar as particularidades com a totalidade. O contexto das transformações no padrão de acumulação e da reestruturação produtiva está na análise apenas para explicar por que grandes empresas de artigos esportivos como calçados e bolas tomam a decisão de destinar parte da sua produção para pequenos ateliês localizados em regiões rurais de pequenos municípios. Assim, o autor passa para segundo plano da análise a contradição entre capital e trabalho e, portanto, as relações sociais de exploração do trabalho informal desses agricultores. Se, de fato, não há contradição entre um trabalho informal fornecido para a indústria e um ethos colonial, isto se deve à capacidade do capital de assimilar essas relações, que poderiam ser tidas como arcaicas, e torná-las funcionais à sua acumulação. Quando o autor descreve os relatos das famílias que afirmam que os salários recebidos representam muito para a família rural, é possível supor que a opção das indústrias do setor coureiro-calçadista por contratar essas famílias se deve à possibilidade de que parte do fundo necessário para a reprodução da força de trabalho é atendido pelo trabalho nas atividades agrícolas, permitindo que as indústrias paguem salários abaixo do

valor, se comparado aos trabalhadores da região urbana. Além disso, observa-se nesse caso muito do que foi apontado nos anteriores: a redução do custo com a força de trabalho, já que se trata de contratações informais sem quaisquer direitos, a extensão da jornada de trabalho devido ao assalariamento por peça, assim como a responsabilização dos trabalhadores por parte dos meios de produção.

Por fim, analisar-se-á o caso das revendedoras de cosméticos da Natura à luz da pesquisa de Abílio (2014). A Natura é uma indústria de cosméticos e produtos voltados para a higiene pessoal que se utiliza do Sistema de Vendas Diretas (SVD) para a comercialização das suas mercadorias. Em relação ao volume das atividades, Abílio (2014) aponta que em 2013 eram mais de um milhão de trabalhadoras, que recebem mais de 40 mil caixas que são despachadas diariamente, ou ainda 62,3 mil pedidos de consultoras por dia no Brasil e no exterior. Em 2017 a Natura comprou as empresas The Body Shop da Inglaterra e Aesop da Austrália. Em 2018 a organização faturou R\$ 13,27 bilhões. Em 2019 a empresa brasileira adquiriu a sua principal concorrente no varejo de cosméticos porta a porta, a Avon, que possuía mais de cinco milhões de revendedoras e um faturamento anual de R\$ 5,57 bilhões (SALOMÃO, 2019).

A venda direta baseia-se no contato pessoal entre vendedores e compradores fora de um estabelecimento comercial fixo. Os vendedores que operam nessa modalidade não possuem vínculo empregatício com a organização que produz as mercadorias vendidas. Eles podem se registrar como trabalhadores autônomos, mas a decisão e o custo dos encargos recaem sobre os mesmos. Abílio (2014) aponta que nas entrevistas que realizou, as vendedoras permaneceram na informalidade. Apesar disso, destaca-se a heterogeneidade social e profissional das consultoras. Nas entrevistas ela conversou com revendedoras que eram empregadas domésticas, estudantes universitárias, donas de casa da classe alta paulistana entre outras ocupações e situações econômicas. Assim, o SVD se apresenta de forma contraditória pois, por um lado, em muitos relatos descritos pela autora não é visto como uma atividade laboral, já que são vendas realizadas em espaços que seriam de lazer. Por outro lado, torna-se uma renda significativa para o sustento de muitas revendedoras e possui uma estreita relação com o desemprego e com a flexibilização do trabalho dada a sua alta permeabilidade e ausência de formas publicamente definidas. Dessa forma, “o SVD adequa-se muito bem à polivalência precária que hoje permeia a sobrevivência no mercado de trabalho” (ABÍLIO, 2014, p. 14).

A autora afirma que nas conversas com as revendedoras era comum ouvir que elas não trabalhavam porque as vendas são realizadas nas horas vagas e que os produtos “se vendiam sozinhos”, o que significava que a consultora não precisava fazer nada. Contudo, quando a autora descreve o trabalho das consultoras percebe-se um grande número de tarefas que precisam ser realizadas para que a comercialização dos produtos se efetive. No exemplo abaixo, Abílio (2014, p. 20)

descreve as tarefas de uma consultora que, por ser professora, vendia os produtos da Natura na sua escola.

O “fazer nada” é, na realidade, fazer várias coisas: distribuir os catálogos em alguns setores da escola, anotar os pedidos dos funcionários, transmiti-los pela internet, separar as encomendas, pagar os boletos bancários, receber os pagamentos, entregar as encomendas durante o expediente. As vendas podem envolver também procedimentos que não estão predefinidos e são difíceis de contabilizar em termos de gasto e de tempo despendido: assim, é preciso conhecer minimamente os produtos, sendo que o índice de inovação é bastante alto - em 2009 foram mais de cem lançamentos - e o portfólio arrola mais de setecentos produtos. Algumas consultoras entrevistadas optam por comprar os produtos para poder testá-los e conhecer melhor o que estão vendendo. Tal conhecimento combina-se também com o investimento que algumas fazem na própria aparência, pois para elas a boa imagem pessoal pode ser associada ao uso dos produtos; como me uma entrevistada, “os clientes dizem que eu sou a cara da Natura” e “tem que estar bonita, arrumada, mostrar que os produtos são bons”.

As tarefas não param por aí. Dependendo do tipo de venda que a consultora realize, ela deve cuidar do deslocamento necessário para que cada produto chegue às mãos das clientes. A consultora também precisa ficar atenta às promoções existentes nos catálogos e tem de negociar os pagamentos das clientes finais que são acordados informalmente. De acordo com Abílio (2014), as consultoras realizam os pedidos por meio de uma central telefônica da Natura ou pela sua página web. A partir daí, a organização emite um boleto bancário que a consultora tem vinte e um dias para quitar. Os pedidos são entregues nas casas destas num prazo que varia de acordo com a cidade em que residem. No caso de São Paulo, a autora destaca que esse prazo pode ser menor que dois dias úteis a partir da emissão do boleto. O preço cobrado no boleto corresponde aos preços divulgados no catálogo com um desconto de trinta por cento referente a comissão da consultora. Do pagamento que recebe do cliente, a consultora retém trinta por cento, que corresponde à sua comissão e paga os outros setenta por cento para a organização. Portanto, é possível afirmar que é a consultora que paga a Natura e não o contrário. Assim como a Uber, a Natura costuma realizar campanhas promocionais para atrair clientes e fomentar o trabalho das revendedoras. Essas podem ser promoções de curta duração do tipo “leve dois e pague um” a premiações para as consultoras que obtiverem o maior volume de vendas. Em contraparte, a Natura também exige um volume mínimo de vendas às consultoras para que possam continuar adquirindo produtos com os 30% de desconto referente à comissão, o que as obriga a realizar compras de produtos para formar um pequeno estoque a pronta entrega.

(...), esses 30% de comissão são “flexíveis”: uma das estratégias da consultora para lidar com a concorrência é abrir mão de parte da comissão, que então se transforma em descontos para os clientes. O que está rigidamente definido é o valor e a data do pagamento para a empresa; o atraso acarreta juros altos e invalidação do CPF na Serasa. Quando a consultora se cadastra, é estabelecido um “crédito de pontos”, isto é, um limite da pontuação máxima que ela pode faturar. Quando atinge esse máximo, a consultora só pode realizar um novo pedido após quitar as faturas. Essa pontuação pode ser aumentada de acordo com o fluxo de pedidos da consultora e seu desempe-

nho em relação ao pagamento das faturas. (...) O boleto bancário é o que formaliza a relação da empresa com a consultora; já a relação entre a consultora e os clientes acontece em bases informais e pessoais (relatos sobre "calotes" dos clientes são recorrentes) (ABÍLIO, 2014, p. 21).

Esse controle do trabalho na dispersão que a Natura faz das consultoras é fundamental para coletar dados que orientam a produção nas suas fábricas. A partir do sistema *just-in-time*, a logística de fabricação e distribuição depende dos pedidos realizados pelas vendedoras, o que permite que o estoque de produtos acabados seja reduzido e que a cada minuto sejam processados seis pedidos, o que permitia que 40 mil caixas endereçadas às consultoras sejam despachadas por dia por meio dos correios ou pelas transportadoras conveniadas. É por isso que autora conclui que a moderna produção da Natura se apoia no que controla “do lado de fora” da indústria: a “viração” e a informalidade⁴⁹.

Analisar essas experiências produtivas é fundamental para compreender que as principais características da uberização já se encontravam na economia brasileira, mesmo que de forma difusa. Os estudos descritos acima, embora não se apresentem de forma homogênea, apontam uma tendência comum, como aponta o quadro 4.

49 A autora define a viração a partir da provisoriedade das ocupações que garantem a sobrevivência em atividades que transitam em trabalho ilegal, informal, temporário, trabalho em domicílio e diversos “bicos”. São ocupações extremamente vulneráveis que estruturam a vida de muitos trabalhadores (ABÍLIO, 2014).

Quadro 4 - Experiências produtivas com elementos comuns à uberização do trabalho

Caso	Autores	Jornada de trabalho indefinida	Salário por peça	Gestão na dispersão	Trabalhadores com parte dos meios de produção
Cooperativas de confecção do Maciço de Baturité no Ceará	Tavares (2004)	sim	sim	sim	sim
Façonismo de costureiras em Americana-SP	Colli (1998)	sim	sim	sim	sim
Cortadores de cana na Paraíba e São Paulo	Tavares e Lima (2004); Guanais (2018)	sim	sim	não	não
Suinocultores e avicultores do Oeste Catarinense	Coletti e Lins (2011); Nogueira e Jesus (2013)	sim	sim	sim	sim
Terceirização industrial no meio rural no interior do RS	Tedesco (2002)	sim	sim	sim	sim
Revendedoras da Natura	Abílio (2014)	sim	sim	sim	não

Com exceção dos cortadores de cana-de-açúcar, os outros casos estudados são relações de trabalho mascaradas como relações entre pessoas jurídicas, “parceiros” ou outra denominação que disfarça a subordinação do trabalho ao capital como relação entre iguais. É recorrente o uso do salário por peça, que remunera os trabalhadores pela sua produtividade, mas que também deixa de remunerar tempos de trabalho que, embora não sejam efetivamente produtivos, são fundamentais para a produção como a limpeza do ambiente de trabalho, a manutenção de máquinas e equipamentos, a aquisição de insumos etc. A remuneração por produção permite ao capital flexibilizar o controle sobre a jornada de trabalho, passando a sua atenção para o produto final.

Observa-se ainda uma tendência à dispersão da produção e à transferência de responsabilidade de parte do capital fixo aos trabalhadores. A produção se fragmenta em pequenas unidades que podem ser microempresas, pequenas cooperativas ou organizações informais de trabalhadores remunerados por produção. Destaca-se que essas formas de controle do trabalho que se encontra à distância aconteciam mesmo antes da disseminação da internet e das plataformas digitais. É evidente que se trata de um controle muito mais limitado se comparado ao exercido pela uberização do trabalho, em que o trabalhador pode receber comandos em tempo real. Assim, tanto nos casos dos trabalhadores em confecção quanto nos casos dos suinocultores e avicultores, que exigiam alguma participação *in loco* do capital nessas organizações, por meio de visitas dos encarregados para controlar

a qualidade das mercadorias e realizar os pagamentos, a dispersão deveria se restringir a uma região específica, ou ainda a um conjunto de municípios. O mesmo não pode ser dito sobre as revendedoras da Natura, que como afirma Abílio (2014), atuam em diversas cidades do Brasil, inclusive aquelas de difícil acesso, e no exterior. A autora argumenta que a amálgama de consumo e renda extra (ou até trabalho principal, em alguns casos) tem sido um elemento importante para que a relação entre as revendedoras e a organização se perpetue, mesmo que o único vínculo existente entre as partes seja apenas um boleto bancário.

Em mais um paralelo com a uberização do trabalho, verifica-se a necessidade de possuir as máquinas e os equipamentos necessários para integrar a cadeia produtiva daquela mercadoria e, concomitantemente, devem assumir como seus os custos de manutenção e reprodução. Por fim, essa nova tendência de organização do trabalho permite ao capital se desresponsabilizar da reprodução da força de trabalho já que o mascaramento das relações trabalhistas como relações comerciais desobriga a observância de direitos como o descanso semanal remunerado, férias, remuneração mínima, licença-maternidade entre outros. Trata-se, portanto, de uma tendência em dois movimentos. Em primeiro lugar diminuindo o custo do capital com a reprodução da força de trabalho, ou seja, diminuindo a participação do capital variável no conjunto do capital, e ao mesmo tempo, o movimento de repassar parte do capital fixo para a responsabilidade dos trabalhadores, tanto da necessidade da sua posse para poder vender a sua força de trabalho no mercado, como da sua reprodução simples.

5.4. O melhor dos cenários para a uberização do trabalho

Para concluir o objetivo desse capítulo é preciso retormar o argumento de Abílio (2019) quando explica a uberização do trabalho. Para a autora a uberização não pode ser explicada apenas pela atuação da Uber ou pelo surgimento de uma tecnologia inovadora vinculada à Economia do Compartilhamento. Diferente disso, Abílio (2019, p. 2) situa a uberização como um fenômeno histórico e processual “no contexto da flexibilização do trabalho e de décadas de políticas neoliberais que envolvem novas formas de organização do trabalho, eliminação de direitos do trabalho, integração de mercados, liberação de fluxos financeiros e de investimento” além de novas formas de subjetivação.

(...) a uberização do trabalho resulta de processos globais em curso há décadas e que envolvem transformações no controle, gerenciamento e organização do trabalho. Desse modo as plataformas são reconhecidas como um resultado, ao mesmo tempo que materializam um novo estágio desse processo. O elemento central catalisado pe-

las plataformas são as novas formas de dispersar o trabalho sem perder o controle sobre ele. Essa possibilidade já era evidente nas cadeias produtivas globais e suas enormes redes de subcontratação.

Dessa forma, a autora aponta um caminho de pesquisa em que a uberização surge como o desenvolvimento de um contexto maior, potencializando práticas que já estavam em voga a partir da mudança de padrão de acumulação do fordismo para a acumulação flexível. Casagrande, Zamora e Oviedo (2021) relacionam o trabalho do motorista de Uber ao controle taylorista por meio do aplicativo, ao mesmo tempo que a uberização realiza o sonho toyotista de uma força de trabalho just-in-time, ou seja, à disposição todo o tempo, mas remunerável apenas quando utilizada para produzir. Steinberg (2022) retoma as raízes toyotistas do conceito de plataforma e sublinha os pontos de contato entre a economia de plataforma e o Sistema Toyota de Produção. Assim, é possível afirmar que há fortes indícios de que a uberização seja uma decorrência do padrão de acumulação flexível.

Esta afirmação contribui para a compreensão da uberização como tendência global, mas parece insuficiente para que se compreenda o seu desempenho em solo brasileiro. Portanto, é necessário buscar essas conexões explicativas em elementos estruturais da sociedade brasileira.

O primeiro desses elementos é a estrutura do mercado de trabalho. A uberização do trabalho só é possível num contexto em que uma grande parte dos trabalhadores se encontram desempregados e/ou com salários insuficientes para cobrir a reprodução da sua força de trabalho. Observou-se que, apesar de sofrer oscilações importantes em alguns períodos, o mercado de trabalho no Brasil se manteve com altos níveis de desocupação, de informalidade e de precarização. Observou-se ainda que no período em que a Uber inicia as suas atividades no Brasil a taxa de desocupação cresce significativamente e coincide com o crescimento do número de motoristas e depois de entregadores. Como argumentam Pires e Pinto (2020), esse contexto de crise econômica, de aplicação de políticas de austeridade, num cenário de crescimento do desemprego e da precarização do trabalho foi fundamental para explicar a expansão da uberização do trabalho no Brasil.

Argumentou-se acima que a formação histórica das cidades brasileiras, que expulsou as pessoas mais pobres para as periferias e formou importantes vazios urbanos exigiu um transporte urbano que atendesse trabalhadores que precisavam realizar grandes deslocamentos diariamente (MARI-CATO, 1982; SANTOS, M., 2013). Afirmou-se ainda que o Estado brasileiro tem fomentado a indústria de automóveis e garantido a estrutura necessária para que o número de veículos rodando nas cidades brasileiras seja cada vez maior. Ao mesmo tempo, o transporte coletivo apresentou elevação das suas tarifas acima da inflação, pesando no orçamento das famílias e incentivando estas a optar pelo transporte particular. Novamente, no período próximo à implantação da uberização, o Brasil duplica a sua frota de automóveis. Dessa forma, forma-se, por um lado, uma massa de trabalhadores

desempregados, dispostos a aceitar trabalhos informais para garantir a sua subsistência e em posse dos meios de trabalho necessários para produzir e realizar a mercadoria oferecida pela organização proprietária da plataforma. Por outro lado, um grande contingente de pessoas que eram atendidas de forma precária pelo transporte coletivo e que já gastavam parte significativa do seu orçamento com transporte.

Por último, argumentou-se que os elementos constitutivos da uberização do trabalho – a jornada de trabalho sem definição prévia, a remuneração variável, geralmente vinculada ao salário por peça, a gestão do trabalho quando este se encontra disperso e a transferência aos trabalhadores da responsabilidade por parte dos meios de produção – podem ser identificados em experiências produtivas de trabalho informal assimiladas pelo padrão de acumulação flexível. As experiências descritas apresentavam diversos pontos de contato com a uberização do trabalho, mesmo que essas sejam aplicadas em menor escala. A importância de relacionar estas formas organizativas com a uberização compreende-se porque, diferente de outros países, principalmente daqueles que estão no capitalismo central, no caso brasileiro a organização do trabalho proposta pela Uber e pela uberização do trabalho de forma geral já tinha precedentes.

Cabe apontar ainda a contribuição do Estado e das políticas públicas para gerar um cenário favorável para a uberização. O Estado brasileiro incentiva o transporte individual desde a produção do automóvel até quando deixa o custo do transporte coletivo mais caro. Incentiva a desregulamentação do trabalho com leis que precarizam a atividade laboral e legalizam o trabalho informal. Isso sem falar das políticas de austeridade que geram desemprego e reduzem os salários. Na hora de regular o transporte por aplicativo se optou por uma regulação branda ao ponto de permitir que a Uber e as outras organizações proprietárias desse tipo de plataformas se tornassem uma espécie de transporte público sem uma concessão pública.

Como argumentou Oliveira (1978), solucionar o problema do transporte urbano passa por enfrentar a indústria automobilística, que também é responsável por gerar uma parte significativa do excedente que o Estado maneja. A uberização do trabalho no setor de transportes adiciona outra contradição. Afinal, será possível fomentar o transporte coletivo urbano e regular o transporte de aplicativo com o objetivo de garantir a qualidade do tráfego quando essa medida impactaria de forma negativa na única possibilidade de renda de milhares de famílias?

A uberização se utiliza da tecnologia de informação e comunicação mais moderna que se apoiam na promoção de relações de trabalho informais. Por isso afirma-se que a uberização do trabalho é a nova articulação do arcaico e do moderno no Brasil.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve por objetivo identificar, no contexto brasileiro, as características que favoreceram o desenvolvimento da uberização do trabalho. A tese defendida é que **a uberização do trabalho assimilou elementos do contexto brasileiro como o desemprego estrutural, o trabalho informal e a precariedade da mobilidade urbana, aliado à moderna tecnologia de informação e comunicação conformando uma nova articulação entre o arcaico e o moderno.**

Afirmou-se que, embora o trabalho seja a atividade pela qual os humanos modificam o seu meio, transformam o mundo e a si mesmos, a sociedade capitalista regula permanentemente o controle sobre a força de trabalho, que foi transformada em mercadoria, para garantir a continuidade da produção do trabalho excedente na forma de mais-valor e a sua apropriação pela classe detentora dos meios de produção. Assim, a capacidade humana de trabalhar é convertida num processo produtivo, cujo valor possa ser apropriado pelos capitalistas, acarretando processos correlatos de controle que introjetam a necessária autodisciplina e conhecimentos específicos de cada atividade. Esta conversão do trabalho é um processo histórico de longa duração que deve ser renovado a cada geração. O controle do trabalho precisa envolver uma mistura de repressão, familiarização, cooperação e cooptação, elementos que não podem ser organizados apenas no local de trabalho, mas na sociedade como um todo (HARVEY, 2010). Destaca-se nesse processo, o papel da gerência que possibilita a separação entre concepção e execução do trabalho, rompendo com a sua unidade teleológica. Para controlar o trabalho, cria-se uma atividade no centro gerencial para cada atividade na produção com o objetivo de que estas sejam calculadas, comunicadas, atribuídas, inspecionadas e registradas. Surge assim, uma divisão entre quem concebe e quem executa, restringindo a primeira a grupos cada vez mais concentrados (BRAVERMAN, 1977).

No caso brasileiro, a formação e o desenvolvimento capitalista no país não se deu por meio de uma ruptura do novo com o velho ou do moderno superando o atrasado. Diferente disso, o surgimento do moderno só foi possível pela via da conciliação com o arcaico, imprimindo particularidades ao capitalismo brasileiro (CHASIN, 1978; FERNANDES, 1976). O processo de industrialização, encontrou inúmeros obstáculos que foram superados a partir da assimilação de forma de produção arcaicas – a agricultura de subsistência, a autoconstrução, o setor de serviços “inchado” e concentrando um grande número de trabalhadores informais – que contribuíram para reduzir o custo da reprodução da força de trabalho e realizar o valor das mercadorias produzidas. Portanto, não havia uma oposição entre o moderno e o atrasado na economia brasileira, mas uma simbiose, ou seja, uma articulação dialética entre o arcaico e o moderno (OLIVEIRA, 2003).

No contexto do desenvolvimento capitalista traçado pelo padrão de acumulação flexível (HARVEY, 2010) e pela crise estrutural do capital (MÉSZÁROS, 2002), surge a uberização do trabalho. Essa nova forma de organização do trabalho pode ser facilmente confundida como uma relação de trocas entre organizações, ou como afirma a Uber, uma intermediação entre ofertantes e demandantes. Contudo, essa é apenas a aparência do fenômeno. Apesar de negar peremptoriamente que se trata de uma organização que trabalha com transporte, verifica-se que os principais produtos da Uber estão vinculados ao deslocamento de pessoas, de mercadorias ou objetos em geral. Cabe acrescentar que as atividades da Uber não têm por finalidade a comercialização da tecnologia que produz: a utiliza como meio de produção em conjunto com o trabalho dos motoristas e dos entregadores que utilizam o aplicativo da empresa.

Com relação às diferentes definições do fenômeno pesquisado, argumentou-se que o conceito de *gig economy*, apesar de ser o mais utilizado nos Estudos Organizacionais, não consegue expressar a realidade brasileira, visto que numa economia periférica, o mercado de trabalho sempre conviveu com altas taxas de informalidade, o que retira sentido a pensar a “economia dos bicos” como um fenômeno emergente. Os conceitos de plataformação ou trabalho mediado por plataformas englobam diferentes formas de organização do trabalho e de apropriação do excedente. Também centraliza a análise na plataforma, elemento que é entendido nesse trabalho como catalisador, mas não determinante. Assim, adota-se o conceito de uberização do trabalho entendido como um processo que se origina de uma tendência global de reorganização do trabalho que apresenta novas formas de controle, gerenciamento e subordinação (ABÍLIO, 2019).

A análise do processo de trabalho dos motoristas de aplicativo aponta que o mesmo é composto por dois conjuntos de tarefas. O trabalho on-line reúne as tarefas realizadas em conexão com a plataforma como dirigir, acompanhar as informações expostas no aplicativo, demonstrar gentileza aos passageiros e avaliar os passageiros. O trabalho off-line é composto pelas tarefas que são realizadas sem a necessidade de conexão com o aplicativo. Não são consideradas como trabalho para efeitos de remuneração, mesmo sendo fundamentais para a reprodução da mercadoria produzida. Trata-se da compra de suprimentos, a manutenção do veículo e o controle de receitas e despesas. O trabalho off-line dos motoristas de aplicativo não costuma ser objeto de discussão dos estudos que abordam a uberização do trabalho.

Argumentou-se que o trabalho dos motoristas de aplicativo realiza-se sob o controle da Uber sob três formas principais. A primeira é o controle tecnológico, por meio de algoritmos que são alimentados pela avaliação dos clientes e pela medição das taxas de aceitação e de cancelamento. A segunda é o controle econômico em que a necessidade do trabalhador de vender a sua força de trabalho para subsistir o obriga a aceitar os termos exigidos pela organização detentora da plataforma,

como a necessidade de assumir parte dos meios de produção e prolongar a jornada de trabalho. A terceira é o controle ideológico, que se apoia na crença de que os motoristas de aplicativo não são trabalhadores da Uber, mas empreendedores que aproveitam a oportunidade de utilizar o aplicativo para constituir o seu próprio negócio. Assim, a subjetividade dos trabalhadores é assimilada, de forma a tornar-se funcional à acumulação do capital e contribuir com a legitimação do mascaramento da relação de assalariamento perante a sociedade.

Argumenta-se ainda que a uberização do trabalho exerce a função da gerência e que, apesar do aparente isolamento dos trabalhadores, existem mecanismos de cooperação. Isso é possível por meio da gestão do trabalho na dispersão, que fazendo uso da tecnologia da informação e comunicação organiza o trabalho dos motoristas à distância. Além dos mecanismos já descritos, somam-se à gestão do trabalho na dispersão um sistema de estímulos como promoções e a tarifa dinâmica que incentivam o motorista a trabalhar mais e nos lugares que a Uber precisa.

Em relação ao processo de valorização, o mais-valor produzido é extraído pela combinação do mais-valor absoluto – extensão da jornada e intensificação do trabalho – e do mais-valor relativo – redução do tempo de trabalho necessário, ou seja, do valor da reprodução da força de trabalho. Essa afirmação é corroborada pelos dados que apontaram a extensão da jornada de trabalho além do limite legal e pela aplicação de inovação tecnológica na produção do deslocamento de pessoas e objetos, mercadoria que detém participação importante no orçamento das famílias brasileiras.

A partir do exposto, é possível afirmar que a uberização do trabalho inova nas formas de controle, mesmo que estas não sejam inéditas em separado. Quando esses mecanismos de controle são conjugados demonstram um potencial maior de determinação do processo de trabalho. A intensificação do controle não significa ausência de resistência. Apesar de inicialmente isolados, os motoristas buscam formar grupos de apoio, que se tornam organizações, contra as precárias condições de trabalho. Essas organizações oscilam entre o consentimento e a resistência, assimilando de forma contraditória, as identidades de trabalhadores e de empreendedores. Vale observar que tais contradições não foram suficientemente vigorosas para impedir os motoristas de participarem de mobilizações em 2019 e 2020.

Em relação às características estruturais da sociedade brasileira, que foram assimiladas pela uberização do trabalho e favoreceram à sua expansão, destacam-se o desemprego estrutural, a informalidade estrutural e a precariedade do modelo de mobilidade urbana.

As primeiras estão relacionadas à formação histórica do mercado de trabalho brasileiro. A uberização do trabalho só é possível num contexto em que uma grande parte dos trabalhadores se encontram desempregados e/ou com salários insuficientes para cobrir a reprodução da sua força de trabalho. Observou-se que, apesar de sofrer oscilações importantes em alguns períodos, o mercado

de trabalho se manteve com altos níveis de desocupação, de informalidade e de precarização. Observou-se ainda que no período em que a Uber iniciou suas atividades no Brasil, a taxa de desocupação cresce significativamente e coincide com o crescimento do número de motoristas e depois de entregadores. Como argumentam Pires e Pinto (2020), esse contexto de crise econômica, de aplicação de políticas de austeridade, num cenário de crescimento do desemprego e da precarização do trabalho foi fundamental para explicar a expansão da uberização do trabalho no Brasil.

Apontou-se ainda o papel do modelo de mobilidade urbana das principais cidades brasileiras. A formação histórica dessas cidades se deu pela expansão por meio da expulsão da população mais pobre para as periferias, formando importantes vazios urbanos, que por sua vez, exigiram um transporte urbano que atendesse os trabalhadores que precisavam realizar grandes deslocamentos diariamente (MARICATO, 1982; SANTOS, M., 2013). A partir da implantação da indústria automobilística, o Estado brasileiro fomentou o transporte rodoviário e o consumo de veículos particulares, promovendo políticas que beneficiaram a fabricação de veículos e a infraestrutura necessária para a expansão destes. A política oposta foi promovida em relação ao transporte coletivo, que apresentou elevação das tarifas superior à inflação, pesando no orçamento das famílias e incentivando o transporte particular. Verificou-se ainda, que no período próximo à implantação da uberização, a frota de automóveis foi duplicada.

Dadas essas condições, formou-se, por um lado, uma massa de trabalhadores desempregados, dispostos a aceitar trabalhos informais para garantir a sua subsistência e em posse dos meios de trabalho necessários para produzir e realizar a mercadoria oferecida pela organização proprietária da plataforma. Por outro lado, um grande contingente de pessoas que eram atendidas de forma precária pelo transporte coletivo e que já gastavam parte significativa do seu orçamento com transporte.

Por último, argumentou-se que os elementos constitutivos da uberização do trabalho – a jornada de trabalho sem definição prévia, a remuneração variável, geralmente vinculada ao salário por peça, a gestão do trabalho quando este se encontra disperso e a transferência aos trabalhadores da responsabilidade por parte dos meios de produção – podem ser identificados em experiências produtivas de trabalho informal assimiladas pelo padrão de acumulação flexível. As experiências descritas apresentavam diversos pontos de contato com a uberização do trabalho, mesmo que essas sejam aplicadas em menor escala. A importância de relacionar estas formas organizativas com a uberização compreende-se porque, diferente de outros países, principalmente daqueles que estão no capitalismo central, no caso brasileiro a organização do trabalho proposta pela Uber e pela uberização do trabalho de forma geral já tinha precedentes. Pelos elementos acima discutidos, é possível afirmar que a uberização do trabalho é a nova articulação do arcaico e do moderno no Brasil.

O presente trabalho apresentou algumas limitações. A primeira diz respeito ao surgimento da pandemia de Covid-19 que restringiu as interações, dificultando o contato com potenciais entrevistados. Além disso, dada a necessidade de limitar a circulação das pessoas, a pandemia afetou de forma significativa a atividade dos motoristas, principalmente no ano de 2020, o que impactou decisivamente qualquer possibilidade de avançar na pesquisa naquele ano. Cabe apontar ainda que as informações sobre a uberização do trabalho, do ponto de vista quantitativo, são muito escassas, o que dificulta dimensionar essa atividade e a sua participação no conjunto da economia.

Em relação aos desafios para as futuras pesquisas, cabe acompanhar o desenvolvimento da uberização do trabalho e a sua possível penetração em outros setores do trabalho e da produção. Esta pode ser mais uma onda no longo processo de precarização do trabalho oriundo do padrão de acumulação flexível, mas pode apresentar um salto qualitativo em direção ao que Oliveira (2003) chamou de “salto mortal à plenitude do trabalho abstrato”. Da mesma forma, outros aspectos abordados nesta pesquisa, como a relação entre consentimento e resistência, apresentam diversos aspectos com potencial para futuros trabalhos.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Plataformas digitais e uberização: a globalização de um Sul administrado?. **Revista Contracampo**, [s. l.], v. 39, n. 1, p. 12–26, 2020a. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38579>. Acesso em: 21 maio 2020.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Sem maquiagem: o trabalho de um milhão de revendedoras de cosméticos**. 1a edição. São Paulo, SP: Boitempo Editorial, 2014. (Coleção Mundo do trabalho).
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?. **Estudos Avançados**, [s. l.], v. 34, n. 98, p. 111–126, 2020b. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142020000100111&tlng=pt. Acesso em: 24 maio 2020.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, [s. l.], v. 18, n. 3, p. 41–51, 2019. Disponível em: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0718-69242019000300041&lng=es&nrm=iso&tlng=pt. Acesso em: 16 dez. 2019.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. *Em: BLOG DA BOITEMPO*. 22 fev. 2017. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>. Acesso em: 14 maio 2020.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização e juventude periférica. Desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. **Novos Estudos - CEBRAP**, [s. l.], v. 39, n. 3, p. 579–597, 2020c. Disponível em: http://novosestudios.com.br/wp-content/uploads/2020/12/07_artigo_abilio_118_p578-597.pdf. Acesso em: 7 jan. 2021.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformação do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, [s. l.], v. 23, n. 57, p. 26–56, 2021. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/sociologias/article/view/116484>. Acesso em: 19 ago. 2021.
- ABLA, - Associação Brasileira de Locadoras de Automóveis. **Um a cada quatro motoristas de aplicativos aluga o veículo**. [S. l.], 2018. Disponível em: <https://www.abla.com.br/um-a-cada-quatro-motoristas-de-aplicativos-aluga-o-veiculo/>. Acesso em: 3 mar. 2020.
- ALECRIM, Emerson. **Uber demite 400 funcionários para cortar custos – Negócios**. [S. l.], 2019. Disponível em: <https://tecnoblog.net/300718/uber-demite-400-funcionarios/>. Acesso em: 19 out. 2019.
- ALECRIM, Emerson. **Uber Eats encerra entrega de restaurantes no Brasil e culpa iFood**. [S. l.], 2022. Disponível em: <https://tecnoblog.net/noticias/2022/03/07/uber-eats-encerra-entrega-de-restaurantes-no-brasil-e-culpa-ifood/>. Acesso em: 14 maio 2022.
- ALEXANDER, Oliver *et al.* The labour market for Uber drivers in Australia. **Australian Economic Review**, [s. l.], v. 55, n. 2, p. 177–194, 2022. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1467-8462.12454>. Acesso em: 3 set. 2022.
- ALVARENGA, Darlan. **Brasil tem 3ª maior inflação entre as grandes economias, mostra OCDE**. [S. l.], 2022. Economia. Disponível em:

<https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/05/05/brasil-tem-3a-maior-inflacao-entre-as-grandes-economias-mostra-ocde.ghtml>. Acesso em: 18 maio 2022.

ALVES, Giovanni. **O novo (e precário) mundo do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2000.

ALVES, Giovanni. Trabalho e reestruturação produtiva no Brasil neoliberal: precarização do trabalho e redundância salarial. **Revista Katálysis**, v. 12, n. 2, p. 188–197, 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1414-49802009000200008>. Acesso em: 17 out. 2019.

AMORIM, Henrique; MODA, Felipe Bruner. Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber. **Fronteiras - estudos midiáticos**, [s. l.], v. 22, n. 1, p. 59–71, 2020. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/index.php/fronteiras/article/view/fem.2020.221.06>. Acesso em: 18 maio 2020.

ANDRÉ, Robson Gomes; SILVA, Rosana Oliveira da; NASCIMENTO, Rejane Prevot. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, [s. l.], v. 18, n. 1, p. 7–34, 2019. Disponível em: <http://www.periodicosibepes.org.br/index.php/recadm/article/view/2544>. Acesso em: 2 out. 2019.

ANTUNES, Ricardo. A nova morfologia do trabalho e as formas diferenciadas da reestruturação produtiva no Brasil dos anos 1990. **Sociologia : Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto**, [s. l.], v. 27, p. 11–25, 2014. Disponível em: <https://ojs.letras.up.pt/index.php/Sociologia/article/view/1316>. Acesso em: 24 ago. 2022.

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

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 1999.

ANTUNES, Ricardo. Trabalho e precarização numa ordem neoliberal. *Em*: FRIGOTTO, Gaudêncio; GENTILI, Pablo. **A cidadania negada: políticas de exclusão na educação e no trabalho**. São Paulo: Cortez, 2004. p. 35–48.

ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy. **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual**. São Paulo: Boitempo, 2009.

ANTUNES, Ricardo; POCHMANN, Márcio. A desconstrução do trabalho e a explosão do desemprego estrutural e da pobreza no Brasil. *Em*: CIMADAMORE, Alberto; CATTANI, Antonio David (org.). **Produção de pobreza e desigualdade na América Latina**. Porto Alegre: Tomo Editorial / Clacso, 2007. *E-book*. Disponível em: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/clacso-crop/20120426114339/cattapt.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2020.

ANWAR, Mohammad Amir; GRAHAM, Mark. Between a rock and a hard place: Freedom, flexibility, precarity and vulnerability in the gig economy in Africa. **Competition & Change**, [s. l.], v. 0, n. 0, p. 1–22, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/1024529420914473>. Acesso em: 23 jul. 2020.

AUGUSTIN, André Coutinho. Evolução da tarifa de ônibus e do custo do transporte individual em Porto Alegre. **Indicadores Econômicos FEE**, [s. l.], v. 44, n. 1, p. 107–120, 2016. Disponível em: <https://revistas.planejamento.rs.gov.br/index.php/indicadores/article/view/3811>. Acesso em: 23 jul. 2022.

AZUARA, Oliver; GONZÁLEZ, Stephanie; KELLER, Lukas. **Who Drives on Ride-Hailing Platforms in Latin America?: A Profile of Uber Drivers in Brazil, Chile, Colombia and Mexico**. [S. l.]: Inter-American Development Bank, 2019. Disponível em: <https://publications.iadb.org/en/who-drives-on-ride-hailing-platforms-in-latin-america-a-profile-of-uber-drivers-in-brazil-chile-colombia-and-mexico>. Acesso em: 27 ago. 2022.

BADARÓ, Marcelo. **A classe trabalhadora: de Marx ao nosso tempo**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2019.

BANAJI, Jairus. O modo de produção. *Em*: FINE, Ben; SAAD-FILHO, Alfredo (org.). **Dicionário de economia política marxista**. São Paulo: Expressão Popular, 2020.

BARBROOK, Richard; CAMERON, Andy. **A ideologia californiana: uma crítica ao livre mercado nascido no Vale do Silício**. Porto Alegre: BaixaCultura/Monstro dos Mares, 2018.

BEHRING, Elaine; BOSCHETTI, Ivanete. **Política social: fundamentos e história**. 3. ed. São Paulo: Cortez, 2007.

BERNARDO, João. **Democracia totalitária: teoria e prática da empresa soberana**. São Paulo: Cortez, 2004.

BOYER, Robert. **A teoria da regulação: uma análise crítica**. São Paulo: Nobel, 1990.

BRAGA, Ruy. **A nostalgia do fordismo : elementos para uma critica da Teoria Francesa da Regulação**. 2002. Tese de doutorado - Unicamp, Campinas, 2002. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/280167>. Acesso em: 21 maio 2020.

BRAGA, Ruy; PURDY, Sean. A precarious hegemony: neo-liberalism, social struggles, and the end of Lulismo in Brazil. **Globalizations**, [s. l.], v. 16, n. 2, p. 201–215, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/14747731.2018.1479013>. Acesso em: 21 jul. 2020.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e Capital Monopolista: a degradação do trabalho no século XX**. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

BURAWOY, Michael. **Manufacturing consent: changes in the labor process under monopoly capitalism**. Chicago: University of Chicago Press, 1979.

CAMERON, Lindsey D.; RAHMAN, Hatim. Expanding the Locus of Resistance: Understanding the Co-constitution of Control and Resistance in the Gig Economy. **Organization Science**, [s. l.], v. 33, n. 1, p. 38–58, 2022. Disponível em: <https://pubsonline.informs.org/doi/full/10.1287/orsc.2021.1557>. Acesso em: 11 set. 2022.

CANNAS, Fábio Ramos. Movimentos de resistência do trabalhador uberizado. **Temporalis**, [s. l.], v. 20, n. 39, p. 132–145, 2020. Disponível em: <https://www.periodicos.ufes.br/temporalis/article/view/27008>. Acesso em: 11 set. 2022.

CANO, Rosa Jiménez. Uber cierra su servicio en España. **El País**, Madrid, 31 dez. 2014. Economía. Disponível em: https://elpais.com/economia/2014/12/31/actualidad/1419993561_752162.html. Acesso em: 27 ago. 2022.

CANOFRE, Fernando. Trabalho por app pode estar empurrando pessoas para a direita, diz antropóloga. **Folha de S.Paulo**, São Paulo, 21 mar. 2022. Mercado. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2022/03/trabalho-por-app-pode-estar-empurrando-pessoas-para-a-direita-diz-antropologa.shtml>. Acesso em: 14 set. 2022.

CARCANHOLO, Reinaldo A. Capitalismo contemporâneo e trabalho produtivo. **Revista de Economia**, v. 34, n. 4, 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.5380/re.v34i4.17195>. Acesso em: 28 maio. 2020.

CASAGRANDE, Lucas; ZAMORA, Martín A. M.; OVIEDO, Carlos F. T. Motorista de uber não é empreendedor. **RAM. Revista de Administração Mackenzie**, [s. l.], v. 22, n. 2, p. 1–24, 2021. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1678-69712021000200303&lng=en&nrm=iso&tlng=pt. Acesso em: 28 abr. 2021.

CHASIN, José. **A Via Colonial de Entificação do Capitalismo**. [S. l.], 1978. Disponível em: <https://www.marxists.org/portugues/chasin/1978/mes/via.htm>. Acesso em: 7 mar. 2022.

CHEN, Julie Yujie. Technologies of Control, Communication, and Calculation: Taxi Drivers' Labour in the Platform Economy. Em: MOORE, Phoebe V.; UPCHURCH, Martin; WHITTAKER, Xanthe (org.). **Humans and Machines at Work: Monitoring, Surveillance and Automation in Contemporary Capitalism**. Cham: Springer International Publishing, 2018. (Dynamics of Virtual Work). p. 231–252. *E-book*. Disponível em: https://doi.org/10.1007/978-3-319-58232-0_10. Acesso em: 4 set. 2022.

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

CIESLIK, Katarzyna; BANYA, Roland; VIRA, Bhaskar. Offline contexts of online jobs: Platform drivers, decent work, and informality in Lagos, Nigeria. **Development Policy Review**, [s. l.], v. 40, n. 4, p. 1–19, 2022. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/dpr.12595>. Acesso em: 4 set. 2022.

CLARK, Colin. **The conditions of economic progress**. 3. ed. Londres / Nova York: Macmillan, 1957.

COLETTI, Tomé; LINS, Hoyêdo Nunes. A suinocultura no vértice das relações entre agroindústria e agricultura familiar no oeste de Santa Catarina. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 32, n. 2, p. 339–360, 2011. Disponível em: <https://revistas.dee.spgg.rs.gov.br/index.php/ensaios/article/view/2464>. Acesso em: 19 jan. 2020.

COLLI, Juliana Marília. O “salário por peça” e sua reposição nas novas formas de trabalho à feição. **Estudos de Sociologia**, v. 3, n. 5, 1998. Disponível em: <https://periodicos.fclar.unesp.br/estudos/article/view/884>. Acesso em: 21 jan. 2020.

¿CÓMO FUNCIONARÁ UBER EN COLOMBIA AHORA QUE REGRESÓ? TE EXPLICAMOS SU NUEVO MODELO. **CNN**, [s. l.], 21 fev. 2020. Disponível em: <https://cnnespanol.cnn.com/2020/02/21/como-funcionara-uber-en-colombia-ahora-que-regreso-te-explicamos-su-nuevo-modelo/>. Acesso em: 27 ago. 2022.

COUTINHO, Carlos Nelson. **Cultura e sociedade no Brasil: ensaios sobre ideais e formas**. 4. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2011.

CRUZ, Daniel; SALVAGNI, Julice; VALENTINA, Vivian. A flexibilização enquanto precarização do trabalho: o caso dos motoristas de aplicativo. *Em: VI CONGRESSO BRASILEIRO DE ESTUDOS ORGANIZACIONAIS*, 2019, Recife. **VI Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais**. Recife: [s. n.], 2019. p. 1–13. Disponível em: <https://even3.blob.core.windows.net/anais/171590.pdf>. Acesso em: 27 fev. 2020.

DAL ROSSO, Sadi. **Mais trabalho!: a intensificação do labor na sociedade contemporânea**. São Paulo: Boitempo, 2008.

DANTAS, Marcos; RAULINO, Gabriela. Trabalho da audiência e renda informacional no Facebook e no YouTube. **Revista Eptic**, [s. l.], v. 22, n. 1, p. 123–141, 2020. Disponível em: <https://seer.ufs.br/index.php/eptic/article/view/12215>. Acesso em: 10 ago. 2020.

DIEESE, - Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos. **Balanco das greves em 2013**: Estudos e pesquisas. São Paulo: DIEESE, 2015. Balanco das greves. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/balancodasgreves/2013/estPesq79balancogreves2013.pdf>. Acesso em: 20 set. 2022.

DRUCK, Graça. Trabalho, precarização e resistências: novos e velhos desafios? **Caderno CRH**, v. 24, n. SPE1, p. 37–57, 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-49792011000400004>. Acesso em: 22 abr. 2020.

DUMÉNIL, Gérard; LÉVY, Dominique. Superação da crise, ameaças de crises e novo capitalismo. *In: CHESNAIS, François et al. Uma nova fase do capitalismo?* São Paulo: Xamã, 2003.

DUSSEL, Henrique. **A produção teórica de Marx: um comentário ao Grundrisse**. São Paulo: Expressão Popular, 2012.

DWECK, Esther; SILVEIRA, Fernando Gaiger; ROSSI, Pedro. Austeridade e desigualdade social no Brasil. *Em: ROSSI, Pedro; DWECK, Esther; OLIVEIRA, Ana Luiza Matos de (org.). Economia para Poucos: Impactos Sociais da Austeridade e Alternativas para o Brasil*. São Paulo: Autonomia Literária, 2018.

ENGELS, Friedrich. **Anti-Dühring: a revolução da ciência segundo o senhor Eugen Dühring**. Tradução: Nélcio Schneider. São Paulo: Boitempo, 2015.

ENWUKWE, N. Ejims. The Employment Status of Nigerian Workers in the Gig Economy: Using Uber as a Case Study. **Journal of Law, Policy and Globalization**, [s. l.], v. 107, p. 55–62, 2021. Disponível em: <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/jawpglob107&i=56>. Acesso em: 4 set. 2022.

FARIA, José Henrique de; MENEGETTI, Francis Kanashiro. O sequestro da subjetividade. *Em: FARIA, José Henrique de (org.). Análise crítica das teorias e práticas organizacionais*. São Paulo: Atlas, 2007. p. 45–67. *E-book*. Disponível em: <http://eppeo.pro.br/wp-content/uploads/2016/02/An%C3%A1lise-Cr%C3%ADtica-das-Teorias-e-Pr%C3%A1ticas-Organizacionais.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2020.

FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

FERRAZ, Janaynna de Moura. **Para além da prática empreendedora no capitalismo brasileiro**. 1. ed. São Paulo: Actual, 2021.

FERRAZ, Deise. Sequestro da subjetividade: revisitar o conceito e apreender o real. **REAd. Revista Eletrônica de Administração**, [s. l.], v. 25, n. 01, p. 238–268, 2019. Disponível em: <http://www.scielo.br/j/read/a/sB4prF6pT7pgsm39bRZXMhj/?format=html&lang=pt>. Acesso em: 19 maio 2022.

FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o Marxismo-Revista do NIEP-Marx**, [s. l.], v. 5, n. 8, p. 45–67, 2017. Disponível em: <http://www.niepmarx.blog.br/revistadoniep/index.php/MM/article/view/220/177>. Acesso em: 28 jul. 2020.

FRANCO, David Silva. **Uberização do trabalho: a materialização do valor entre plataformas digitais, gestão algorítmica e trabalhadores nas redes do capital**. 2020. Tese (Doutorado em Administração) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/267>. Acesso em: 5 out. 2020.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, Deise Luiza da Silva. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cadernos EBAPE.BR**, [s. l.], v. 17, n. 0, p. 844–856, 2019. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/cadernosebape/article/view/76936>. Acesso em: 6 nov. 2019.

GANDINI, Alessandro. Labour process theory and the gig economy. **Human Relations**, [s. l.], v. 72, n. 6, p. 1039–1056, 2019. Disponível em: <http://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0018726718790002>. Acesso em: 26 fev. 2021.

GAVRAS, Douglas. Aplicativos como Uber e iFood são fonte de renda de quase 4 milhões de autônomos - Economia. **Estadão**, São Paulo, 28 abr. 2019. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,aplicativos-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-autonomos,70002807079>. Acesso em: 21 jan. 2020.

GIDDY, Julia K. Uber and employment in the Global South – not-so-decent work. **Tourism Geographies**, [s. l.], v. 0, n. 0, p. 1–18, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/14616688.2021.1931955>. Acesso em: 4 set. 2022.

GÓES, Geraldo; FIRMINO, Antony; MARTINS, Felipe. **A Gig Economy no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transportes**: Nota de Conjuntura 5. [S. l.]: IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2021. Carta de Conjuntura. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216_nota_5_gig_economy_brasil.pdf. Acesso em: 28 abr. 2022.

GÓES, Geraldo; FIRMINO, Antony; MARTINS, Felipe. **Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham**: Nota de Conjuntura 14. [S. l.]: IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2022. Carta de Conjuntura. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/2022/05/painel-da-gig-economy-no-setor-de-transportes-do-brasil-quem-onde-quantos-e-quanto-ganham/>. Acesso em: 10 maio 2022.

GOUNET, Thomas. **Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel**. São Paulo: Boitempo, 1999.

GRAHAM, Mark; ANWAR, Mohammad Amir. The global gig economy: Towards a planetary labour market?. **First Monday**, [s. l.], 2019. Disponível em: <https://firstmonday.org/ojs/index.php/fm/article/view/9913>. Acesso em: 27 abr. 2022.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. **Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da Informação, da Comunicação e da Cultura**, [s. l.], v. 22, n. 1, p. 106–122, 2020. Disponível em: <https://seer.ufs.br/index.php/eptic/article/view/12188>. Acesso em: 25 nov. 2020.

GUANAIS, Juliana Biondi. Salario por pieza y superexplotación del trabajo. **Sociología del Trabajo**, [s. l.], v. 92, p. 67–85, 2018. Disponível em: <https://revistas.ucm.es/index.php/STRA/article/view/59579>. Acesso em: 31 jan. 2020.

GUEDES, Leandro Theodoro; CUNHA, Elcemir Paço; MONTEIRO JUNIOR, René Campos Teixeira. Toyotismo como ideologia na particularidade brasileira. *Em: I SEMINÁRIO CRÍTICA DA ECONOMIA POLÍTICA E DO DIREITO*, 2018, Belo Horizonte. **I Seminário Crítica da Economia Política e do Direito**. Belo Horizonte: [s. n.], 2018. Disponível em: <https://xdocs.com.br/doc/toyotismo-como-ideologia-na-particularidade-brasileira-1980-2000-vo9mq2egkk8j>. Acesso em: 8 ago. 2022.

GUERRA, Ana; D'ANDRÉA, Carlos. Dimensões algorítmicas do trabalho plataformizado: cartografando o preço dinâmico da Uber. **E-Compós**, [s. l.], v. 24, p. 1–21, 2021. Disponível em: <https://www.e-compos.org.br/e-compos/article/view/2046>. Acesso em: 3 set. 2022.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 19. ed. São Paulo: Ed. Loyola, 2010.

HERTZOG, Lucas. **Dá um like, se inscreve no canal e compartilha o vídeo : um estudo sociológico sobre o trabalho e as novas tecnologias digitais no Youtube Brasil**. 2019. Tese (Doutorado em Sociologia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2019. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/197554>. Acesso em: 23 set. 2020.

HUSSON, Michel. A escola dos regulacionistas – De Marx à Fundação Saint-Simon: um caminho sem volta?. **Verinotio – Revista on-line de Filosofia e Ciências Humanas**, [s. l.], v. 25, n. 1, p. 172–185, 2019. Disponível em: <http://verinotio.org/sistema/index.php/verinotio/article/view/455>. Acesso em: 21 jan. 2021.

HUWS, Ursula Elin. **A formação do cibertariado: trabalho virtual em um mundo real**. Campinas-SP: Editora da Unicamp, 2017.

HUWS, Ursula Elin *et al.* **Work in the european gig economy: research results from the UK, Sweden, Germany, Austria, The Netherlands, Switzerland and Italy**. Bruxelas: FEPS - Foundation for European Progressive Studies, UNI Europa, University of Hertfordshire, 2017.

IANNI, Octavio. A Idéia de Brasil Moderno. **Resgate: Revista Interdisciplinar de Cultura**, [s. l.], v. 1, n. 1, p. 19–38, 1990. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/resgate/article/view/8645452>. Acesso em: 11 fev. 2022.

IBGE, - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Desemprego**. [S. l.], 2022a. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso em: 21 set. 2022.

IBGE, - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Desemprego cai em 16 estados em 2019, mas 20 têm informalidade recorde.** 2020. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/26913-desemprego-cai-em-16-estados-em-2019-mas-20-tem-informalidade-recorde>. Acesso em: 22 abr. 2020.

IBGE, - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Frota de Veículos.** [S. l.], 2022b. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120?tipo=grafico&indicador=28130>. Acesso em: 21 set. 2022.

IBGE, - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa de Orçamento Familiar - Tabela 6971: Número de famílias e Tamanho médio da família por situação do domicílio e classes de rendimento total e variação patrimonial mensal familiar.** [S. l.], 2018. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6971>. Acesso em: 26 set. 2022.

IBGE, - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNAD Contínua.** [S. l.], 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=series-historicas>. Acesso em: 1 fev. 2021.

IPEA, - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Indicadores de mobilidade urbana da PNAD 2012:** Comunicado do Ipea. Brasília - DF: IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2013. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=20330. Acesso em: 24 jul. 2022.

JAMIL, Rabih; NOISEUX, Yanick. Shake That Moneymaker: Insights from Montreal's Uber Drivers. **Revue Interventions économiques. Papers in Political Economy**, [s. l.], n. 60, 2018. Disponível em: <https://journals.openedition.org/interventionseconomiques/4139>. Acesso em: 3 set. 2022.

KONDER, Leandro. **Marxismo e alienação: contribuição para um estudo do conceito marxista de alienação.** 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto.** 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

KREIN, José Darin. O desmonte dos direitos, as novas configurações do trabalho e o esvaziamento da ação coletiva: consequências da reforma trabalhista. **Tempo Social**, v. 30, n. 1, p. 77–104, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.138082>. Acesso em: 14 jul. 2020.

LAZZARI, Aline D. R.; PETRINI, Maira; SOUZA, Ana Clara. Sharing economy and the social-economic context: mercenarism or common good?. **RAM. Revista de Administração Mackenzie**, [s. l.], v. 22, n. 4, p. 1–28, 2021. Disponível em: <http://www.scielo.br/j/ram/a/ThxZxShxzSHQXmy5mTY683Q/abstract/?lang=en>. Acesso em: 13 jul. 2021.

LEFEBVRE, Henri. **Lógica formal, lógica dialética.** 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991.

LEHDONVIRTA, Vili. Flexibility in the gig economy: managing time on three online piecework platforms. **New Technology, Work and Employment**, [s. l.], v. 33, n. 1, p. 13–29, 2018. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/ntwe.12102>. Acesso em: 27 abr. 2022.

LIMA, Paulo; RÁDIO CBN. “**É uma falsa noção de liberdade; quem faz o nosso horário são as nossas dívidas**”. [S. l.: s. n.], 2 jul. 2020. Disponível em: <https://cbn.globoradio.globo.com/media/audio/306913/e-uma-falsa-nocao-de-liberdade-quem-faz-o-nosso-ho.htm>. Acesso em: 27 jan. 2021.

LIPIETZ, Alain. Fordismo, fordismo periférico e metropolização. **Ensaio FEE**, [s. l.], v. 10, n. 2, p. 303–335, 1989. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4073014/mod_resource/content/1/Lipietz%20fordismo%20perif%C3%A9rico%20e%20megalopoliza%C3%A7%C3%A3o.pdf. Acesso em: 29 maio 2020.

LUKÁCS, Georg. **História e consciência de classe: estudos sobre a dialética marxista**. Tradução: Rodnei Nascimento. 2. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2012.

LUKÁCS, Georg. **O jovem Marx e outros escritos de filosofia**. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 2007.

MAIA, Bento Antunes de Andrade. Há desindustrialização no Brasil? Um estudo da abordagem clássica e de análises alternativas entre 1998 e 2014. **Economia e Sociedade**, [s. l.], v. 29, p. 549–579, 2020. Disponível em: <http://www.scielo.br/j/ecos/a/qcNyfx9SHjGd46vMpsmGMtH/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 26 maio 2022.

MANRIQUEZ, Mariana. Work-Games in the Gig-Economy: A Case Study of Uber Drivers in the City of Monterrey, Mexico. *Em*: P. VALLAS, Steve; KOVALAINEN, Anne (org.). **Work and Labor in the Digital Age**. Bingley (UK): Emerald Publishing Limited, 2019. (Research in the Sociology of Work). v. 33, p. 165–188. *E-book*. Disponível em: <https://doi.org/10.1108/S0277-283320190000033010>. Acesso em: 23 jul. 2020.

MARICATO, Ermínia. Autoconstrução, a arquitetura possível. *Em*: MARICATO, Ermínia (org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. 2. ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

MARQUETTI, Adalmir Antonio; HOFF, Cecilia; MIEBACH, Alessandro. Profitability and Distribution: The Origin of the Brazilian Economic and Political Crisis. **Latin American Perspectives**, [s. l.], v. 47, n. 1, p. 115–133, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0094582X19887751>. Acesso em: 21 jan. 2021.

MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. Tradução: Florestan Fernandes. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

MARX, Karl. **El Capital libro I capítulo VI (inédito)**. 2. ed. Buenos Aires: Siglo XXI Argentina Editores S.A., 1972.

MARX, Karl. **Grundrisse: manuscritos econômicos de 1857-1858 ; esboços da crítica da economia política**. Tradução: Mario Duayer; Nélio Schneider. São Paulo: Boitempo, 2011.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política. Livro Primeiro: o processo de produção do capital**. 22. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008 a.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política. Livro Segundo: o processo de circulação do capital**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

MARX, Karl. **O Capital : crítica da economia política. Livro Terceiro: o processo global de produção capitalista.** Tradução Reginaldo Sant’Anna. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008 b.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã.** São Paulo: Boitempo, 2007.

MEIRELLES, Jorge Luís Faria; PIMENTA JÚNIOR, Tabajara; REBELATTO, Daisy Aparecida do Nascimento. Venture capital e private equity no Brasil: alternativa de financiamento para empresas de base tecnológica. **Gestão & Produção**, [s. l.], v. 15, n. 1, p. 11–21, 2008. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0104-530X2008000100003&lng=en&nrm=iso&tlng=pt. Acesso em: 14 jul. 2020.

MENDES, Guilherme. Uber: Conheça a origem, história e estrutura da empresa. *Em: FM2S*. 11 jan. 2021. Disponível em: <https://www.fm2s.com.br/uber/>. Acesso em: 21 out. 2022.

MÉSZÁROS, István. **O desafio e o fardo do tempo histórico: o socialismo no século XXI.** Tradução Ana Cotrim; Vera Cotrim. São Paulo: Boitempo, 2007.

MÉSZÁROS, István. **Para além do Capital: para uma teoria da transição.** [S. l.]: Boitempo, 2002.

MORAES, Rodrigo Bombonati de Souza; OLIVEIRA, Marco Antonio Gonsales de; ACCORSI, André. Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, [s. l.], v. 6, n. 3, p. 647–681, 2019. Disponível em: <https://rbeo.emnuvens.com.br/rbeo/article/view/216>. Acesso em: 3 jan. 2020.

MORET, Alex Hotz. A interlocução teórica entre Francisco de Oliveira e Celso Furtado pensamento crítico e ação reformadora. **Revista de Ciências Sociais**, [s. l.], v. 51, n. 1, p. 155–194, 2020. Disponível em: <http://periodicos.ufc.br/revcienso/article/view/41717>. Acesso em: 25 mar. 2022.

MOTA, Camilla Veras. De Uber a Nubank: as empresas que valem bilhões, mas nunca registraram lucro. **BBC News Brasil**, [s. l.], 30 set. 2019. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-49858418>. Acesso em: 15 out. 2019.

MOTORISTA BRANCO EXPULSA MULHER QUE FEZ COMENTÁRIO RACISTA ANTES DE CORRIDA POR APLICATIVO: “VOCÊ É UM CARA BRANCO?” **G1**, [s. l.], 15 maio 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2022/05/15/motorista-de-aplicativo-expulsa-mulher-que-fez-comentario-racista-antes-de-corrida-voce-e-um-cara-branco.ghtml>. Acesso em: 15 set. 2022.

MÜLLER, Leonardo André Paes; PAULANI, Leda Maria. O capital portador de juros em O Capital ou o sistema de Marx. **Trans/Form/Ação**, v. 35, n. 2, p. 69–91, 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0101-31732012000200005>. Acesso em: 16 out. 2019.

NA LUTA POR SUSTENTABILIDADE, AVICULTORES BUSCAM NEGOCIAÇÃO COM INDÚSTRIA. [S. l.], 2020. Disponível em: <https://www.aviculturaindustrial.com.br/imprensa/na-luta-por-sustentabilidade-avicultores-buscam-negociacao-com-industria/20200914-094933-g282>. Acesso em: 10 out. 2022.

NOGUEIRA, Claudia Mazzei; JESUS, Edivane de. A pequena produção avícola familiar e o sistema de integração no oeste catarinense: “uma prisão de portas abertas”. **Caderno CRH**, [s. l.],

v. 26, n. 67, p. 123–138, 2013. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=347632190009>. Acesso em: 16 out. 2021.

NTU, - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. **Anuário NTU 2019 - 2020**. Brasília - DF: NTU, 2020. Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637375719747836003.pdf>. Acesso em: 24 jul. 2022.

OLIVEIRA, Francisco de. Acumulação monopolista, Estado e urbanização: a nova qualidade do conflito de classes. *Em*: MOISÉS, José Álvaro (org.). **Contradições urbanas e movimentos sociais**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978. p. 65–76.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista: O ornitorrinco**. São Paulo, SP: Boitempo Editorial, 2003.

OLIVEIRA, Francisco de. O vício da virtude: autoconstrução e acumulação capitalista no Brasil. **Novos estudos CEBRAP**, [s. l.], n. 74, p. 67–85, 2006. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0101-33002006000100005&lng=en&nrm=iso&tlng=pt. Acesso em: 19 nov. 2020.

ORANBURG, Seth; PALAGASHVILI, Liya. **The Gig Economy, Smart Contracts, and Disruption of Traditional Work Arrangements**. Versão 3270867. Rochester, NY: [s. n.], 2018. SSRN Scholarly Paper. Disponível em: <https://papers.ssrn.com/abstract=3270867>. Acesso em: 21 out. 2022.

OVIEDO, Carlos Fernando Torres. **La función ideológica del emprendimiento en la producción y reproducción de la vida en una zona rural de Colombia en el contexto del Posacuerdo de Paz**. 2020. Tese (doutorado em Administração) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Escola de Administração. Programa de Pós-Graduação em Administração., Porto Alegre, 2020. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/206432>. Acesso em: 20 maio 2020.

PAIVA, Carlos Águedo. **A metamorfose inconclusa: transição capitalista e construção do estado burguês no Brasil: um estudo sobre a obra de Florestan Fernandes**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2012.

PATNAIK, Utsa. Classe e luta de classes. *Em*: FINE, Ben; SAAD-FILHO, Alfredo (org.). **Dicionário de economia política marxista**. São Paulo: Expressão Popular, 2020.

PETICCA-HARRIS, Amanda; DEGAMA, Nadia; RAVISHANKAR, M. N. Postcapitalist precarious work and those in the ‘drivers’ seat: exploring the motivations and lived experiences of Uber drivers in Canada. **Organization**, [s. l.], v. 27, n. 1, p. 36–59, 2020. Disponível em: <http://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1350508418757332>. Acesso em: 27 abr. 2021.

PINA, José Augusto; STOTZ, Eduardo Navarro. Participação nos lucros ou resultados e banco de horas: intensidade do trabalho e desgaste operário. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 36, n. 123, p. 162–176, 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0303-76572011000100017>. Acesso em: 8 jul. 2020.

PINHEIRO-MACHADO, Rosana; SCALCO, Lucia Mury. From hope to hate: The rise of conservative subjectivity in Brazil. **HAU: Journal of Ethnographic Theory**, [s. l.], v. 10, n. 1, p. 21–31, 2020. Disponível em: <https://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/708627>. Acesso em: 14 set. 2022.

PINTO, Álvaro Vieira. **Consciência e Realidade Nacional**. Rio de Janeiro: ISEB, 1960.

PIRES, Guilherme Nunes; PINTO, José Paulo Guedes. Gig Economy, Austerity and “Uberization” of Labor in Brazil (2014 – 2019). **Argumentum**, [s. l.], v. 12, n. 3, p. 237–255, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/argumentum/article/view/28961>. Acesso em: 12 fev. 2021.

POCHMANN, Marcio. **O emprego na globalização**. São Paulo: Boitempo, 2001.

POCHMANN, Marcio. Tendências estruturais do mundo do trabalho no Brasil. **Ciência & Saúde Coletiva**, [s. l.], v. 25, n. 1, p. 89–99, 2020. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1413-81232020000100089&lng=en&nrm=iso&tlng=pt. Acesso em: 20 out. 2020.

POELL, Thomas; NIEBORG, David; DIJCK, José van. Plataformização. **Fronteiras - estudos midiáticos**, [s. l.], v. 22, n. 1, p. 2–10, 2020. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/index.php/fronteiras/article/view/fem.2020.221.01>. Acesso em: 27 abr. 2022.

POLKOWSKA, Dominika. Does the App Contribute to the Precarization of Work? The Case of Uber Drivers in Poland. **Partecipazione e Conflitto**, [s. l.], v. 12, n. 3, p. 717–741, 2019. Disponível em: <http://siba-ese.unisalento.it/index.php/paco/article/view/21275>. Acesso em: 4 set. 2022.

PORTUGAL JUNIOR, José Geraldo. **Padrões de heterogeneidade estrutural no Brasil**. 2012. 457 f. Doutorado em Ciências Econômicas - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012. Disponível em: http://acervus.unicamp.br/index.asp?codigo_sophia=901624. Acesso em: 3 fev. 2022.

PREBISCH, Raúl. **El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas**. Santiago de Chile: CEPAL, 2012. *E-book*. Disponível em: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/40010-desarrollo-economico-la-america-latina-algunos-sus-principales-problemas>. Acesso em: 15 fev. 2022.

PUELLO-SOCARRÁS, José Francisco. Ocho tesis sobre el neoliberalismo (1973-2013). **Revista Espacio Crítico**, v. 18, n. 1, p. 4–21, 2013. Disponível em: http://espaciocritico.com/sites/all/files/revista/recrt18/n18_a01.pdf. Acesso em: 11 maio. 2020.

RAVENELLE, Alexandra J. Sharing economy workers: selling, not sharing. **Cambridge Journal of Regions, Economy and Society**, [s. l.], v. 10, n. 2, p. 281–295, 2017. Disponível em: <https://academic.oup.com/cjres/article/10/2/281/2952924>. Acesso em: 4 fev. 2020.

RICARDO, David. **Princípios de Economia Política e Tributação**. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

ROMERO, Yasmín Hernández; SOSA, Raúl Vicente Galindo. Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?. **Espacios Públicos**, [s. l.], v. 19, n. 47, p. 157–175, 2022. Disponível em: <https://espaciospublicos.uaemex.mx/article/view/19254>. Acesso em: 4 set. 2022.

ROSÁRIO, Francisco José Peixoto; SOUTINHO, Liliana Cavalcante; SILVA, Nathalia K. Horácio da. A inovação como alternativa para a indústria sucroalcooleira de Alagoas: o caso GranBio.

- Revista da FAE**, [s. l.], v. 19, n. 1, p. 130–137, 2016. Disponível em: <https://revistafae.fae.edu/revistafae/article/view/56>. Acesso em: 3 out. 2022.
- ROSENBLAT, Alex; STARK, Luke. Algorithmic labor and information asymmetries: a case study of Uber’s drivers. **International Journal of Communication**, [s. l.], v. 10, p. 3758–3784, 2016. Disponível em: <https://ijoc.org/index.php/ijoc/article/view/4892/1739>. Acesso em: 16 nov. 2020.
- SABOURIN, Eric. Marcel Mauss: da dádiva à questão da reciprocidade. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, [s. l.], v. 23, n. 66, p. 131–138, 2008. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69092008000100008&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt. Acesso em: 14 jul. 2020.
- SALOMÃO, Karin. Os principais números da Natura após a compra da Avon. **Exame**, [s. l.], 2019. Disponível em: <https://exame.com/negocios/os-principais-numeros-da-natura-apos-a-compra-da-avon/>. Acesso em: 5 set. 2022.
- SANCHES, Jussara Romero. Banco de horas: uma resposta legal à organização flexível do trabalho. p. 1-13, 2013.
- SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013.
- SANTOS, Vinícius Oliveira. **Trabalho imaterial e teoria do valor em Marx: semelhanças ocultas e nexos necessários**. São Paulo: Expressão Popular, 2013.
- SEHRAWAT, Ujjwal *et al.* The everyday HCI of Uber drivers in India: a developing country perspective. **Proceedings of the ACM on Human-Computer Interaction**, [s. l.], v. 5, n. CSCW2, p. 1–22, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1145/3479568>. Acesso em: 4 set. 2022.
- SILVA, José Alderir. A questão da desindustrialização no Brasil. **Revista Economia & Tecnologia**, [s. l.], v. 10, n. 1, 2014. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/ret/article/view/32888>. Acesso em: 26 maio 2022.
- SILVA, Amanda Moreira da. Da uberização à youtuberização: a precarização do trabalho docente em tempos de pandemia. **Revista Trabalho, Política e Sociedade**, [s. l.], v. 5, n. 9, 2020. Disponível em: <https://sumarios.org/artigo/da-uberiza%C3%A7%C3%A3o-%C3%A0-youtuberiza%C3%A7%C3%A3o-precari%C3%A7%C3%A3o-do-trabalho-docente-em-tempos-de-pandemia>. Acesso em: 27 jul. 2022.
- SINGH, Kanishka. Uber launches app aimed at connecting workers with businesses. **Reuters**, [s. l.], 3 out. 2019. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-uber-workers-chicago-idUSKBN1WI0BN>. Acesso em: 19 out. 2019.
- SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo: Elefante, 2017.
- SMITH, Adam. **A riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas**. São Paulo: Nova Cultural, 1996.
- STEINBERG, Marc. From automobile capitalism to platform capitalism: toyotism as a prehistory of digital platforms. **Organization Studies**, [s. l.], v. 43, n. 7, p. 1069–1090, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/01708406211030681>. Acesso em: 13 jul. 2022.

SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão**. Tradução: André Botelho. São Paulo: Senac São Paulo, 2018.

SURIE, Aditi; KODUGANTI, Jyothi. The emerging nature of work in platform economy companies in Bengaluru, India: the case of Uber and Ola Cab drivers. **E-Journal of International and Comparative Labour Studies**, [s. l.], v. 5, n. 3, p. 1–30, 2016. Disponível em: http://ejcls.adapt.it/index.php/ejcls_adapt/article/view/224. Acesso em: 4 set. 2022.

TAVARES, Maria Augusta. O empreendedorismo à luz da tradição marxista. **Revista Em Pauta: teoria social e realidade contemporânea**, [s. l.], v. 16, n. 41, p. 107–121, 2018. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaempauta/article/view/36687>. Acesso em: 28 out. 2020.

TAVARES, Maria Augusta. **Os fios (in)visíveis da produção capitalista: informalidade e precarização do trabalho**. São Paulo: Cortez, 2004.

TAVARES, Maria Augusta; LIMA, Roberta Oliveira Trindade de. A “liberdade” do trabalho e as armadilhas do salário por peça. **Revista Katálysis**, [s. l.], v. 12, n. 2, p. 170–177, 2009. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-49802009000200006&lng=pt&tlng=pt. Acesso em: 22 abr. 2020.

TEDESCO, João Carlos. **Ateliês industriais no meio rural: racionalidades e perspectivas familiares**. Passo Fundo - RS: Méritos, 2004.

TEDESCO, João Carlos. Terceirização industrial no meio rural: racionalidades familiares e empresariais. **Revista Teoria e Evidência Econômica**, [s. l.], v. 10, n. 19, p. 139–163, 2002. Disponível em: <http://seer.upf.br/index.php/rtee/issue/view/487>. Acesso em: 4 set. 2022.

THOMPSON, Paul. Crawling from the wreckage: The labour process and the politics of production. *Em*: KNIGHTS, David; WILLMOTT, Hugh (org.). **Labour Process Theory**. Londres: Macmillan, 1990. p. 95–124.

TONET, Ivo. **Método científico: uma abordagem ontológica**. São Paulo: Instituto Lukács, 2013.

UBER. **Dicas da Uber para sua avaliação como motorista**. [S. l.], 2018a. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/estrelas-uber-avaliacao-motorista-parceiro/>. Acesso em: 30 ago. 2022.

UBER. **Fatos e Dados sobre a Uber**. [S. l.], 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 3 mar. 2020.

UBER. **Leadership Profiles and Board of Directors**. [S. l.], 2022a. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/leadership/>. Acesso em: 13 maio 2022.

UBER. **Por que o meu preço é diferente para a mesma rota?**. [S. l.], 2022b. Disponível em: <https://help.uber.com/riders/article/porque-meu-pre%C3%A7o-%C3%A9-diferente-para-a-mesma-rota?nodeId=9191638e-08cb-453b-b5b5-37148c9fe4ee>. Acesso em: 13 maio 2022.

UBER. **Quem somos?**. [S. l.], 2022c. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/about/>. Acesso em: 13 maio 2022.

UBER. **Termos de Uso - Uber Marketplace**. [S. l.], 2022d. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/>. Acesso em: 13 maio 2022.

UBER. **Termos e Condições do Programa Uber Pro**. [S. l.], 2021. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/en/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=uber-pro-program-terms>. Acesso em: 8 ago. 2022.

UBER. **Veja como se cadastrar no Uber como motorista parceiro**. [S. l.], 2018b. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-se-cadastrar-no-uber/>. Acesso em: 14 maio 2020.

UBER SE VA DE COLOMBIA: CÓMO SE CONVIRTIÓ EL PAÍS SUDAMERICANO EN EL PRIMERO EN “CERRARLE LAS PUERTAS” A LA APP ESTADOUNIDENSE. **BBC News Mundo**, [s. l.], 10 jan. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-51071910>. Acesso em: 27 ago. 2022.

UBER VUELVE A ESPAÑA 15 MESES DESPUÉS CON UN SERVICIO DE CONDUCTORES PROFESIONALES CON LICENCIA EN MADRID. [S. l.], 2016. Disponível em: <https://www.lavanguardia.com/vida/20160330/40748437601/economia-uber-vuelve-a-espana-15-meses-despues-con-un-servicio-de-conductores-profesionales-con-licencia-en-madrid.html>. Acesso em: 27 ago. 2022.

VACLAVIK, Marcia Cristiane; OLTRAMARI, Andrea Poletto; OLIVEIRA, Sidinei Rocha de. Empresariando a informalidade: um debate teórico à luz da gig economy. **Cadernos EBAPE.BR**, [s. l.], v. 20, n. 2, p. 247–258, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cebape/a/DVmFqMCPVwLMPPvFbYkfNFr/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 13 out. 2021.

VALENCIA, Adrián Sotelo. Teletrabajo, plataformas digitales y sobreexplotación en el capitalismo. **RTPS - Revista Trabalho, Política e Sociedade**, [s. l.], v. 6, n. 10, p. 79–104, 2021. Disponível em: <http://costalima.ufrrj.br/index.php/RTPS/article/view/680>. Acesso em: 6 jul. 2021.

VAN DOORN, Niels. Platform labor: on the gendered and racialized exploitation of low-income service work in the ‘on-demand’ economy. **Information, Communication & Society**, [s. l.], v. 20, n. 6, p. 898–914, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/1369118X.2017.1294194>. Acesso em: 27 abr. 2022.

VAN DOORN, Niels; FERRARI, Fabian; GRAHAM, Mark. **Migration and Migrant Labour in the Gig Economy: An Intervention**. Rochester, NY: Social Science Research Network, 2020. SSRN Scholarly Paper. Disponível em: <https://papers.ssrn.com/abstract=3622589>. Acesso em: 25 out. 2021.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique; PEREIRA, Rafael. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília - DF: CEPAL; IPEA, 2011. Textos para Discussão. Disponível em: www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1552.pdf. Acesso em: 21 jul. 2022.

VELOSO, André. **O ônibus, a cidade e a luta**. Belo Horizonte: Impressões de Minas, 2017.

VINUTO, Juliana. A amostragem bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. **Temáticas - revista de pós-graduandos em ciências sociais da Unicamp**, [s. l.], v. 22, n. 44, p. 203–220, 2014. Disponível em:

<https://pdfs.semanticscholar.org/cd8e/3ecb215bf9ea6468624149a343f8a1fa8456.pdf>. Acesso em: 6 jun. 2020.

WOODCOCK, Jamie; GRAHAM, Mark. **Gig economy: a critical introduction**. Londres: Polity, 2020.

WU, Qingjun *et al.* Labor control in the gig economy: evidence from Uber in China. **Journal of Industrial Relations**, [s. l.], v. 61, n. 4, p. 574–596, 2019. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0022185619854472>. Acesso em: 3 jan. 2022.

ZAMORA, Martín Andrés Moreira; AUGUSTIN, André Coutinho; SOUZA, André dos Santos Baldraia. A uberização do trabalho como nova articulação entre o arcaico e o moderno no capitalismo brasileiro. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, [s. l.], v. 8, n. 1, p. 55–86, 2021. Disponível em: <https://rbeo.emnuvens.com.br/rbeo/article/view/388>. Acesso em: 29 abr. 2021.

ZAMORA, Martín Andrés Moreira; MEIRA, Fabio Bittencourt. A gerência na Uber: uma análise do processo de trabalho dos motoristas de aplicativo. *Em*: SÉTIMO CONGRESSO BRASILEIRO DE ESTUDOS ORGANIZACIONAIS, 2021, Porto Alegre. **Anais do Sétimo Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais**. Porto Alegre: Even3, 2021. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/viicbeo2020/257659-A-GERENCIA-NA-UBER--UMA-ANALISE-DO-PROCESSO-DE-TRABALHO-DOS-MOTORISTAS-DE-APLICATIVO>. Acesso em: 27 dez. 2021.

ZAMORA, Martin Andres Moreira; MEIRA, Fabio Bittencourt. Parceiros, mas não muito! Uberização do trabalho e exploração dos motoristas por aplicativo. *Em*: SANTOS, Vinícius Oliveira (org.). **A nova (e a antiga) realidade do mais-valor: diálogos sobre trabalho e capitalismo no século XXI**. Foz de Iguaçu: CLAEC, 2022. p. 88–98. *E-book*. Disponível em: <https://publicar.claec.org/index.php/editora/catalog/view/65/65/723-1>. Acesso em: 19 maio 2022.