

A articulação do arcaico e do moderno na uberização do trabalho no Brasil

Martín Andrés Moreira Zamora¹

André Coutinho Augustin²

Resumo

O presente trabalho busca compreender, à luz das contribuições teóricas de Francisco de Oliveira sobre o desenvolvimento do capitalismo brasileiro, como a uberização do trabalho articula elementos arcaicos e modernos na sua expansão no Brasil. Apontamos, a partir do estudo dos motoristas de transporte privado por aplicativo, que a uberização organiza o trabalho através da moderna tecnologia da informação apoiando-se no cenário de informalidade e desemprego estrutural e no modelo de mobilidade urbana que favorece o transporte automobilístico em detrimento do transporte público.

Introdução

Uberização é como vem sendo denominado o conjunto de transformações na organização do trabalho que se originaram a partir do modelo da empresa Uber e que rapidamente se espalhou para diversos setores da economia. Entre as principais mudanças destacamos a mediação do trabalho através de uma plataforma, a responsabilidade de parte dos meios da produção recaindo sobre os trabalhadores e a remuneração por produtividade.

Diversos estudos vêm se debruçando sobre estas características, contudo, sentimos a necessidade de compreender a rápida expansão da uberização do trabalho no Brasil. A hipótese que apresentamos, usando como guia a Crítica da razão dualista, de Francisco de Oliveira (2003a), e outros trabalhos de sua autoria, é que a uberização do trabalho é a mais nova articulação do arcaico com o moderno.

De um lado a sua face moderna, a organização do trabalho através de plataformas que a partir dos seus algoritmos se conectam com os smartphones dos trabalhadores e dos seus clientes por meio de aplicativos. Por outro lado, a sua face precária, este mesmo trabalho sem direitos sociais e trabalhistas, remunerado por produtividade e apoiado na informalidade e no desemprego estrutural. O cenário se completa com a precarização do transporte público que vê o seu número de

¹ Doutorando em Estudos Organizacionais pelo Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PPGA - UFRGS). Graduado em economia pela mesma universidade.

² Mestre em economia pela UFRJ. Pesquisador do Departamento de Economia e Estatística da Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão do Rio Grande do Sul (SEPLAG/RS) e do INCT Observatório das Metrôpoles.

passageiros sendo reduzido pelos frequentes incentivos à indústria automobilística e pelos constantes aumentos do preço da passagem.

O presente trabalho é um ensaio e deseja apontar possibilidades de pesquisa a partir da revisão de bibliografia pertinente e de análise de dados. Na próxima seção faremos um resgate do pensamento do sociólogo Francisco de Oliveira e suas contribuições para compreender o desenvolvimento capitalista brasileiro. Depois apresentamos como esse desenvolvimento se deu nas questões urbanas. Logo apresentamos as principais características da uberização do trabalho, especialmente focada no transporte privado por aplicativos. Imediatamente discutimos quais são os elementos fundamentais que permitiram a expansão da uberização do trabalho no Brasil e como eles contribuem para uma nova articulação entre o arcaico e o moderno. Por fim, apresentaremos as nossas considerações finais.

A articulação do arcaico e do moderno no capitalismo brasileiro

Quando escreveu a Crítica da Razão Dualista, no início da década de 1970, Francisco de Oliveira (2003a) apresentou uma tese que mudou a análise sociológica do Brasil: a de que as formas socioeconômicas arcaicas não eram a causa do progresso truncado do país, diferente disso, as formas socioeconômicas modernas dependiam das formas arcaicas para a sua reprodução.

As teorias que explicavam o subdesenvolvimento brasileiro até aquele momento eram as análises cepalinas, que eram tributárias da escola econômica marginalista e, principalmente, do keynesianismo. Assim, ao mesmo tempo que denunciavam as miseráveis condições de vida da população latino-americana, os seus sistemas teóricos focavam-se na relação produto e capital, na eficiência marginal do capital, na propensão para poupar ou investir. Esta perspectiva permitia que se chegasse à conclusão de que havia nestas economias uma oposição entre um setor “atrasado” e um setor “moderno”. Para Oliveira (2003a, p. 32), o que existe é exatamente o contrário, para ele trata-se de “uma simbiose e uma organicidade, uma unidade de contrários, em que o chamado ‘moderno’ cresce e se alimenta da existência do ‘atrasado’”. Nessa nova perspectiva, que abandona a lógica formal e assume a lógica dialética, o subdesenvolvimento deixa de ser um estágio para alcançar o desenvolvimento e passa a ser visto como resultado da expansão do capitalismo.

Para comprovar a sua argumentação, Oliveira (2003a) foca-se no estudo de três fenômenos que eram apontados como a comprovação 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, como apontamos. Para o nosso autor, esse aparente atraso cumpre uma função naquela sociedade:

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, na forma já descrita. 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, 2003a, 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 (2003a) 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 da força de trabalho. Podemos expandir este raciocínio ao trabalho doméstico (principalmente o feminino), que oferece serviços que se forem adquiridos na forma de mercadorias – lavanderia, restaurante, creche em turno integral, etc. – elevariam significativamente 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. A sua participação no produto e no emprego seria desproporcional se comparado às economias desenvolvidas no mesmo período. Oliveira (2003a, p. 54-5) também criticou esta análise, entendendo que o crescimento deste setor, da forma como se deu “absorvendo crescentemente a força de trabalho, tanto em termos absolutos como relativos, faz parte do modo de acumulação urbano adequado à expansão do sistema capitalista no Brasil”.

Como aponta 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 surgiram 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 propriamente urbanos, diferenciados e desligados da unidade fabril propriamente dita. Como o surgimento de tais serviços não poderiam

disputar financiamento com a indústria, a sua implantação se deu através de vastos recursos de mão de obra para compensar a sua baixa capitalização.

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, 2003a, p. 68).

Desta forma, o comércio ambulante das ruas centrais das grandes cidades era essencial na comercialização da “moderna” agricultura de frutas e hortaliças, das lâminas de barbear e de outros pequenos objetos produzidos pela indústria brasileira e os serviços braçais de lavagem de automóveis cresciam junto com a indústria automobilística, para citar alguns exemplos (OLIVEIRA, 2003a, p. 57-8). É por isso que o crescimento do assim chamado setor terciário, caracterizado naquele período pela baixa produtividade, não é contraditório com a forma de acumulação capitalista, 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.

A partir da análise dos três casos acima citados, o autor conclui que o subdesenvolvimento brasileiro não pode ser explicado pela dualidade atrasado/moderno. Ambos 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, 2003a, p. 60 – grifos no original).

Três décadas mais tarde, Oliveira (2003b) lança um novo ensaio que revisita e atualiza os fundamentos do primeiro. Trata-se de O Ornitórrinco, lançado em 2003. Nesta ocasião, o autor aproveita o caso do animal que intitula o seu trabalho para comparar a evolução deste ao desenvolvimento capitalista brasileiro. Este novo Brasil é altamente urbanizado, com poucas pessoas morando e trabalhando no campo. O seu setor primário quase não apresenta nenhum resquício pré-capitalista. O seu setor industrial é completo, se considerarmos a Segunda Revolução Industrial e avança em direção à Terceira Revolução, e a sua estrutura de serviços é diversificada. Esta última possui 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 explica que aquele setor informal surgiu da combinação de uma acumulação insuficiente com a acumulação propriamente industrial, ou seja, uma forma aquém do valor que se utilizava da mão de obra criada pelo movimento em direção às cidades para prover de serviços aquelas que se industrializavam. Hoje observamos um novo processo de valorização do trabalho informal.

Avassalada pela Terceira Revolução Industrial, ou molecular-digital, em combinação com o movimento da mundialização do capital, a produtividade do trabalho dá um salto mortal em direção à plenitude do trabalho abstrato. Em sua dupla constituição, as formas concretas e a “essência” abstrata, o consumo das forças de trabalho vivas encontrava obstáculos, a porosidade entre o tempo de trabalho total e o tempo de trabalho da produção. Todo o crescimento da produtividade do trabalho é a luta do capital para encurtar as distâncias entre essas duas grandezas. 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-valia absoluta e relativa: 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. A contradição: a jornada da mais-valia relativa deveria ser de diminuição do trabalho não-pago, mas é o seu contrário, pela combinação das duas formas. Então, graças à produtividade do trabalho, desaparecem os tempos de não-trabalho: todo o tempo de trabalho é tempo de produção (OLIVEIRA, 2003b, p. 135-6).

Crescimento das grandes cidades brasileiras e mobilidade urbana

As cidades brasileiras passaram por grandes transformações no século XX. De 1940 a 1991, a população urbana no país passou de 10,9 milhões de pessoas (26,35% da população total) para 115,7 milhões (77,13%). Apenas entre 1970 e 1980, foram 30 milhões de novos moradores nas cidades, o equivalente a toda população urbana em 1960 (SANTOS, 2013, p. 32). É nessa década de maior crescimento que Chico de Oliveira escreve sua Crítica à razão dualista um dos temas por ele tratados é justamente a forma como os novos trabalhadores urbanos construía as suas casas³.

³ No seu ensaio de 2003, o autor comenta que se havia se inspirado nas pesquisas sobre habitação realizadas por Sergio Ferro e Rodrigo Lefèvre (OLIVEIRA, 2003b, p. 130).

Como já citado, os serviços de baixa produtividade geravam um grande contingente de trabalhadores informais com remuneração insuficiente para cobrir todos os custos de reprodução da força de trabalho, incluindo a compra ou aluguel da casa. Isso explica o aparente caos das cidades brasileiras, cujo processo de crescimento deve ser entendido através das necessidades da acumulação que impunham o crescimento dos serviços horizontalizado.

Uma não-insignificante porcentagem das residências das classes trabalhadoras foi construída pelos próprios proprietários, utilizando dias de folga, fins de semana e formas de cooperação como o “mutirão”. Ora, a habitação, bem resultante dessa operação, se produz por trabalho não pago, isto é, super-trabalho. Embora aparentemente esse bem não seja desapropriado pelo setor privado da produção, ele contribui para aumentar a taxa de exploração da força de trabalho, pois o seu resultado – a casa – reflete-se numa baixa aparente do custo de reprodução da força de trabalho – de que os gastos com habitação são um componente importante – e para deprimir os salários reais pagos pelas empresas. Assim, uma operação que é, na aparência, uma sobrevivência de práticas de “economia natural” dentro das cidades, casa-se admiravelmente bem com um processo de expansão capitalista, que tem uma de suas bases e seu dinamismo na intensa exploração da força de trabalho. (OLIVEIRA, 2003a, p. 59).

A autoconstrução da casa, que Ermínia Maricato chamou de "a arquitetura possível", em geral se estende por muitos anos e, devido aos baixos salários, absorve a maior parte das economias das famílias trabalhadoras, em prejuízo de outras necessidades. O problema da habitação é resolvido com o trabalho nos fins de semana e nas horas de folga, contando muitas vezes com a ajuda de amigos, vizinhos e parentes. Em alguns casos há também a participação de algum profissional contratado, como pedreiros, encanadores ou eletricitas⁴ (MARICATO, 1982).

A prática da autoconstrução geralmente se dá em terrenos distantes da área urbanizada ou em com topografia acidentada, muitas vezes em condições ilegais de posse e ocupação da terra (MARICATO, 1982, p. 90). Essa situação piora devido à atuação dos especuladores imobiliários, que compram grandes glebas adjacentes ao perímetro urbano por preços baixos e fazem loteamentos para a população de baixa renda. No entanto, a parte loteada das áreas compradas pelo especuladores são aquelas mais distantes da zona já urbanizada. Com isso se formam vazios urbanos, que se valorizam à medida que os moradores instalados na nova área loteada pressionam o Estado a fornecer infraestrutura e serviços urbanos. Os terrenos vazios, no meio do caminho entre as antigas e as novas áreas urbanizadas, acabam sendo valorizados por esses investimentos públicos (SINGER, 1982, p. 35).

O resultado foi uma grande queda na densidade da ocupação urbana. Em São Paulo, por exemplo, a densidade de habitantes por hectare passou de 110 em 1914 para 53 em em 1963

⁴ A autora cita o exemplo de São Bernardo, onde uma pesquisa mostrou que das casas construídas através da autoconstrução, "14,3% foram construídas pelo proprietário sozinho (marido, mulher e filhos), 66,8% foram construídas por proprietários, amigos e familiares, e 19,0% contam com a participação de algum profissional remunerado" (MARICATO, 1982, p. 74).

(ROLNIK, 1997 apud VELOSO, 2017, p. 183). Esse novo modelo de cidade que surgia, muito menos denso, era acompanhado de um novo modelo de transporte. Se os bondes exigiam cidades compactas, ao não ser capaz de oferecer serviços a preços razoáveis para locais distantes dos centros, o automóvel e o ônibus permitiram uma maior expansão espacial (VELOSO, 2017, p. 182). Para isso, é claro, foram necessários investimentos públicos na construção de ruas, avenidas e rodovias⁵, que garantiram a acumulação de capital na construção civil. Se as obras do governo JK permitiram que algumas empresas de construção pesada atingissem um patamar nacional, as obras da ditadura empresarial-militar tornaram-nas alguns dos grupos econômicos mais poderosos do país, através de uma relação nem sempre republicana com o poder (CAMPOS, 2015).

Essa mudança nos transportes, por sua vez, refletia uma nova fase da industrialização brasileira. O processo de substituição de importações havia iniciado pela produção de bens de consumo não-duráveis⁶, que faziam parte do custo de reprodução da força de trabalho e eram necessários para manter baixo os salários dos trabalhadores urbanos (OLIVEIRA, 2003a, p. 50). A partir da década de 50, os bens de consumo duráveis entram em cena, com destaque para a indústria automobilística. Embora alguns autores cepalinos considerem que a nova indústria servia para atender às necessidades de consumo da elite brasileira, Oliveira (2003a, p. 51) defende que o consumo era consequência de uma necessidade da acumulação de capital.

Inclusive, se o objetivo fosse atender ao consumo seria mais racional continuar importando os bens de consumo duráveis, já que os produzidos no Brasil eram mais caros e de pior qualidade. No entanto, os preços mais altos não eram um problema, já que o país passava por um processo de concentração de renda que permitia o crescimento do consumo desses bens mesmo que eles fossem caros. O que poderia ser prejudicial à acumulação de capital era a subida de preço dos bens de consumo dos trabalhadores, pois isso causaria um aumento no valor da força de trabalho.

A instalação da indústria automobilística no Brasil trouxe grandes transformações para o transporte urbano. Se em 1960 havia 56 mil carros circulando pelo país (um para cada 1.267 habitantes), em 1980 a frota circulante já era de 7,36 milhões (um para cada 16 habitantes)⁷. Apesar do aumento expressivo, o automóvel continuava sendo acessível apenas para uma elite.

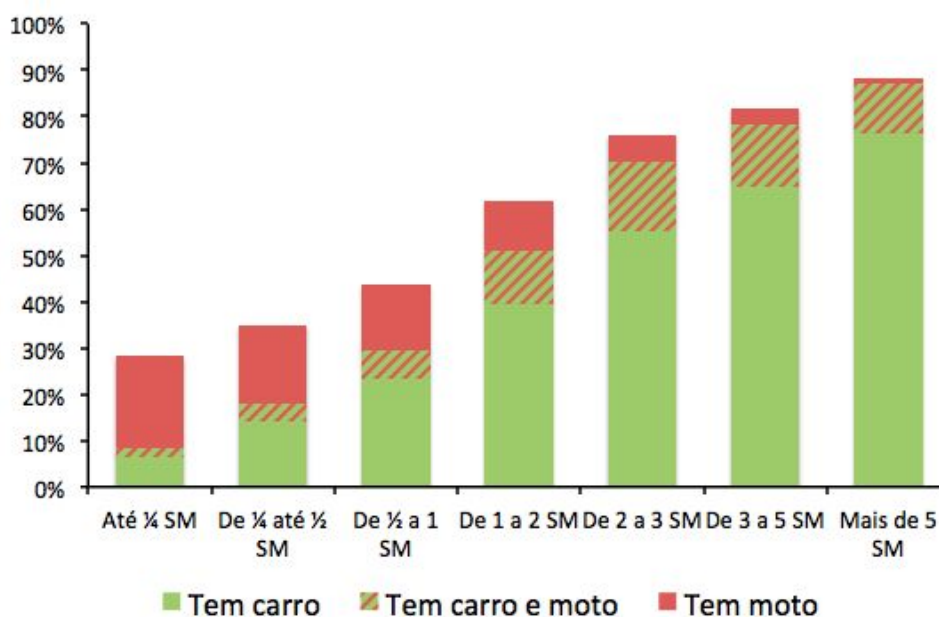
⁵ Em 1975, 87% dos investimentos do Ministério dos Transportes foram para a construção e manutenção de rodovias, sendo os 13% restantes divididos entre o transporte ferroviário e o sistema portuário (MOISÉS; MARTINEZ-ALIER, 1978, p. 26).

⁶ Em 1949, 50% da produção industrial brasileira estava na indústria de alimentos e na têxtil (TAVARES, 1978, p. 92).

⁷ Estimativa de frota circulante do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), retirado de Guimarães e Lee (2010). Foi considerada a população dos censos demográficos do IBGE.

Hoje, 40 anos depois, o alcance do transporte individual motorizado já é muito maior. Segundo o Departamento Nacional de Trânsito, em janeiro de 2020 existiam 68 milhões de carros no Brasil, além de 28 milhões de motos, resultado de décadas de incentivo a esses modais⁸. Portanto, boa parte da classe trabalhadora já não depende mais do transporte coletivo como única alternativa. Um estudo do IPEA mostra que em 2012 51% das famílias com renda per capita entre 1 e 2 salários mínimos já possuía automóvel.

Gráfico 1 - Posse de automóvel e motocicletas pelas famílias por faixa de renda per capita (2012)



Fonte: IPEA (2013).

Isso levou a uma redução do número de passageiros no transporte coletivo. De outubro de 1994 a outubro de 1998, o número de passageiros por quilômetro transportados pelos sistemas de ônibus das 9 maiores capitais caiu 36% (NTU, 2019), o que ajuda a explicar o aumento das passagens, uma vez que na maioria das cidades a tarifa é calculada a partir da divisão dos custos do ônibus pelo número de passageiro pagantes. Nos últimos 30 anos, o preço médio da tarifa de ônibus subiu 200% acima da inflação, segundo dados do IPCA (IBGE), aumento que gera mais um incentivo à redução do número de passageiros. Ao mesmo tempo, o preço dos carros apresentaram uma tendência de queda real.

⁸ Cerca de 90% dos subsídios ao transporte no Brasil são destinados ao transporte individual (Vasconcellos; Carvalho; Pereira, 2011).

O resultado são ruas lotadas de carros, cada vez mais engarrafadas. Isso aumenta o tempo de deslocamento, que já era alto devido à forma espalhada das nossas cidades. E embora as atuais condições de trânsito das cidades brasileiras pareçam ser prejudiciais a todos, não há perspectivas de grandes mudanças no padrão de mobilidade urbana, pois, como diz Francisco de Oliveira (1978, p. 75): “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”. Sem falar da construção civil, indústria petrolífera e outros setores que se beneficiam desse modelo.

No caos que se tornou a mobilidade urbana, as pessoas buscavam formas mais rápidas e baratas para circular na cidade. Nesse contexto entram em cena o Uber e demais aplicativos semelhantes.

Uberização

A chamada uberização se apoia na forma de organização que começou com a empresa de serviços de transporte de passageiros Uber. Atualmente podemos observar a replicação desse modelo em diversas empresas e em diversos setores da economia⁹. No primeiro momento apresentaremos as inovações da uberização no trabalho dos motoristas de aplicativo para logo compreender a sua inserção no Brasil. É importante apontar que focamos na empresa Uber porque, além de emprestar o seu nome ao fenômeno estudado, esta é a empresa líder no transporte de passageiros por aplicativo no Brasil e no mundo, sendo que as outras organizações que oferecem o mesmo serviço optaram por copiá-la.

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, [s.d.]). A conexão entre pessoas que a Uber afirma realizar se efetiva a partir da plataforma que é 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

⁹ A uberização do trabalho já é um fenômeno global e vem demonstrando grande capacidade de incorporar novas atividades. Junto com os aplicativos de transporte privado de passageiros como Uber, Cabify, 99Pop e Lyft e dos aplicativos de entrega (principalmente de alimentos preparados mas não só) como Rappi, IFood, UberEats e Glovo há ainda serviços como o de limpeza de residências e empresas (Parafuzo), cuidado com animais (DogHero), logística (Loggi) etc.

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 no *smartphone* do motorista e do passageiro o montante que deve ser pago pela operação. O motorista recebe o valor da corrida e fica devendo à empresa a taxa de intermediação.

O trabalhador que se cadastra na plataforma para se tornar motorista de aplicativo precisa aderir a um contrato pré-definido. São as organizações proprietárias das plataformas que definem quais são os requisitos necessários para o exercício da atividade: quais são os documentos necessários, quais são os veículos aceitos e até como o motorista deve se comportar com os passageiros.

No momento em que o seu cadastro é aprovado, assume a responsabilidade por vender a sua força de trabalho - não só dirigindo mas também tendo que ser gentil e simpático com os passageiros, mantendo-se informado sobre as regras de trânsito etc - ao mesmo tempo que também são responsáveis por uma parte dos meios de produção - o carro principalmente, mas também o *smartphone*, a conexão com a internet, o combustível, o seguro, etc. Não são todos os motoristas que possuem um veículo que atende às exigências da empresa dona do aplicativo. Um estudo recente realizado em Porto Alegre com 61 motoristas apontou que mais de 36% deles não trabalhavam com veículo próprio. Por precisar trabalhar com um veículo alugado, esse trabalhador gera lucro para organização dona da plataforma e para as organizações de locação de carros (CRUZ, SALVAGNI, VALENTINA, 2019). Para este motorista, a locação de um veículo que lhe permita trabalhar com o aplicativo será mais fardo que precisará carregar na sua jornada de trabalho e que, como veremos, o obrigará a trabalhar ainda mais.

Logo que começa a dirigir, é o aplicativo que define ao motorista os passageiros que ele deve atender. Como não pode captar clientes por iniciativa própria, deve aguardar passivamente as definições do aplicativo, o "chefe" que mora no seu *smartphone*. Ao aceitar uma corrida, o motorista não sabe quem é o passageiro nem qual é o seu destino, informação que só vai obter quando iniciar o percurso. O motorista também não sabe qual é o preço que está sendo cobrado do passageiro para realizar este 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 demanda¹⁰ no momento em que a viagem é solicitada.

¹⁰ Para entender por que trajetos idênticos podem ter preços diferentes é necessário explicar como funciona a tarifa dinâmica. De acordo com a Uber ([s.d.]), os preços das viagens podem ser mais elevados que o normal quando um grande número de pessoas solicita o seu 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

O controle do trabalho dos motoristas é realizado através do aplicativo de duas formas: através das avaliações dos clientes e das taxas de aceitação e de cancelamento. Cabe aos passageiros avaliar o desempenho do trabalho dos motoristas com notas entre 1 e 5. Quando um passageiro avalia um motorista no seu aplicativo, a plataforma calcula novamente o conjunto das avaliações¹¹, obtendo uma nova nota. A taxa de aceitação diz respeito à relação entre viagens que são aceitas e as que são 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. 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 ou descredenciado, isto é, impedido de trabalhar com a Uber novamente.

Apesar das evidências de que se trata de uma relação de subordinação entre a organização proprietária da plataforma e os motoristas, a Uber continua afirmando que se trata de uma relação de parceria e independência. Assim a organização argumenta que os motoristas são donos dos seus veículos e assim, não vendem a sua força de trabalho em troca de um pagamento regular na forma de salário. Desta forma, os motoristas vendem um serviço que é pago por quem o consome: os passageiros (UBER, s/d; PELEGI, 2019).

De acordo com Prado (2018), quando um motorista trabalha fazendo uso de uma plataforma de compartilhamento que é produzida e comercializada em condições capitalistas, ele produz cotidianamente a mercadoria “transporte individual”, gerando um valor que pode ser dividido numa parcela necessária à reprodução da força de trabalho e uma parcela que é entregue à empresa capitalista. Essa última é apropriada pela empresa dona da plataforma que poderá reproduzir e incrementar o seu próprio capital. Para o autor, não parece haver dúvida que os motoristas participam de uma relação social de capital e se encontram subordinados a certos capitais particulares que compõem o capital social contemporâneo. Prado (2018, p. 2) comenta que esta análise não pode se restringir ao caso do transporte de carros particulares, “pois diz respeito a uma forma de relação social que está se espraiando cada vez mais no capitalismo contemporâneo”.

Para Fontes (2017), empresas como a Uber não são proprietárias diretas das ferramentas e dos meios de produção, mas detêm um rígido controle sobre a propriedade da capacidade de agenciar o encontro entre a força de trabalho, os meios de produção e o mercado consumidor sem a necessidade da intermediação de um “emprego”. Para a autora, o que as empresas como a Uber detêm é a propriedade dos recursos sociais de produção. Essas iniciativas aceleram a transformação

dinâmica são mostradas pelo aplicativo ao motorista através de um mapa com regiões em vermelho. Desta forma, é próprio aplicativo que acaba direcionando os motoristas para os bairros com o maior número de clientes.

¹¹ A nota de um motorista é obtida pela média das últimas quinhentas avaliações.

da relação empregatícia em trabalho isolado e diretamente subordinado ao capital, sem mediação contratual e desprovido de direitos. A autora argumenta ainda que longe de reduzir a importância da propriedade capitalista, a uberização a potencializa: enquanto o capital detém os meios de produção que são fundamentais para a manutenção desta relação social, ao trabalho resta apenas “a propriedade direta de coisas somente conversíveis em capital na forma de maquinaria gratuitamente oferecida ao capital, através da intermediação de um pólo conector, que ativa a extração de valor” (FONTES, 2017, p. 57).

De acordo com Franco e Ferraz (2019), a uberização pode ser compreendida como um modo particular de acumulação capitalista que produz uma nova forma de mediação da subsunção do trabalhador, o qual assume a responsabilidade pelos principais meios de produção da atividade produtiva. Para os autores, o fato de não haver 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 o capital que deveria ser adiantado pelo capitalista na condição de capital constante, agora é exigido ao trabalhador. A partir do conceito marxiano de salário por peça, entendem que no caso da uberização se trata de um “salário por corrida”.

Abílio (2017), argumenta que os antecedentes da uberização não podem ser encontrados na chamada economia do compartilhamento¹², mas em outras experiências que, mesmo sem o apoio de uma plataforma, já se utilizavam do trabalho flexibilizado como estratégia. A autora cita o caso das revendedoras de cosméticos e dos motoboys. Em ambos os casos, a remuneração do trabalho está vinculada ao sucesso da venda ou da entrega, transferindo para o trabalhador a administração de seu trabalho, dos custos e dos riscos sem perder o controle sobre o trabalho.

Os trabalhos analisados entendem a uberização como uma relação de subordinação do trabalho ao capital. Todos os autores apontam que desde o momento que o trabalhador liga o seu aplicativo até o momento que o desliga, tem o seu trabalho controlado pela empresa detentora da plataforma que determina cada aspecto da execução do trabalho. Até mesmo a duração da jornada de trabalho é definida através da coerção econômica, ou seja, é própria necessidade que obriga os motoristas a fazer longas jornadas acima das oito horas diárias previstas na legislação trabalhista (ANDRÉ; DA SILVA; NASCIMENTO, 2019).

As inovações tecnológicas na área da comunicação e a sua popularização contribuíram de forma significativa para a expansão da uberização, que não seria possível se não houvesse um amplo acesso à internet, assim como aos *smartphones* pelos quais os motoristas e os usuários se

¹² Sobre o conceito de economia do compartilhamento ver Slee (2017) e Gerhard, Silva Júnior e Câmara (2019).

conectam com a plataforma. Não é menos relevante o desenvolvimento das tecnologias de geolocalização como o Sistema de Posicionamento Global (GPS, na sua sigla em inglês) que podem ser encontrado em qualquer *smartphone* e é fundamental na hora de escolher as melhores rotas e encontrar endereços.

Se antes do desenvolvimento dessas tecnologias um trabalhador só poderia se tornar taxista se tivesse um grande conhecimento das ruas da cidade, agora isso não é mais necessário, fazendo com que qualquer pessoa que saiba dirigir possa se tornar um motorista de aplicativo, mesmo desconhecendo a cidade onde trabalha. Esse processo de reduzir o conhecimento necessário para a realização de um trabalho não é novidade no capitalismo. Mas se em modelos anteriores, como o taylorismo, o conhecimento se concentrava no gerente¹³, agora esse conhecimento é concentrado nos algoritmos e aplicativos.

Uberização como a mais nova articulação do arcaico e do moderno

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 que descrevemos acima. O desejo das organizações proprietárias das plataformas é que um motorista exerça o mesmo trabalho independente de estar no Brasil, nos Estados Unidos ou na Índia. Podemos afirmar que essa empreitada vem obtendo sucesso embora as formações sociais de cada país obriguem estas organizações a fazer algumas adaptações.

Neste trabalho voltaremos o nosso foco para o caso brasileiro procurando compreender quais são os elementos da nossa formação social que contribuíram e ainda contribuem para a implantação e expansão da uberização do trabalho.

No Brasil, a uberização do trabalho se expandiu com sucesso. Em 2019 estimava-se que aproximadamente quatro milhões de pessoas obtinham a sua renda trabalhando com aplicativos (GAVRAS, 2019). Segundo Moraes, Oliveira e Accorsi (2019) as principais empresas de transporte privado por aplicativo são a Uber, a 99Pop e a Cabify sendo a primeira a pioneira no país, chegando à cidade do Rio de Janeiro em maio de 2014. Atualmente atua em mais de 100 cidades contando com aproximadamente 500 mil motoristas e 20 milhões de usuários. Os autores destacam ainda que no período de outubro de 2016 a outubro de 2017 se deu o maior crescimento da Uber no país,

¹³ Taylor (1990, p. 40) dizia que "à gerência é atribuída (...) a função de reunir todos os conhecimentos tradicionais que no passado possuíram os trabalhadores".

passando de 50 mil motoristas 500 mil¹⁴. A título de comparação, os autores apontam que na cidade de São Paulo a empresa afirma contar com mais de 150 mil motoristas, enquanto que a frota de táxis da cidade é de 38 mil taxistas, sendo esta a maior do Brasil.

Em relação ao perfil dos motoristas, os trabalhos acadêmicos que aplicaram entrevistas e descreveram o perfil dos entrevistados apontam que se trata de trabalhadores jovens e de meia idade, na sua maioria do sexo masculino, com escolaridade elevada - muitos com ensino médio e ensino superior. A maior parte dos entrevistados têm entre um e dois anos de experiência como motorista de aplicativo, trabalha de cinco a seis dias por semana e afirmam realizar uma jornada sempre superior às oito horas de trabalho (ANDRÉ, SILVA, NASCIMENTO, 2019; CRUZ, SALVAGNI, VALENTINA, 2019; MORAES, OLIVEIRA, ACCORSI, 2019).

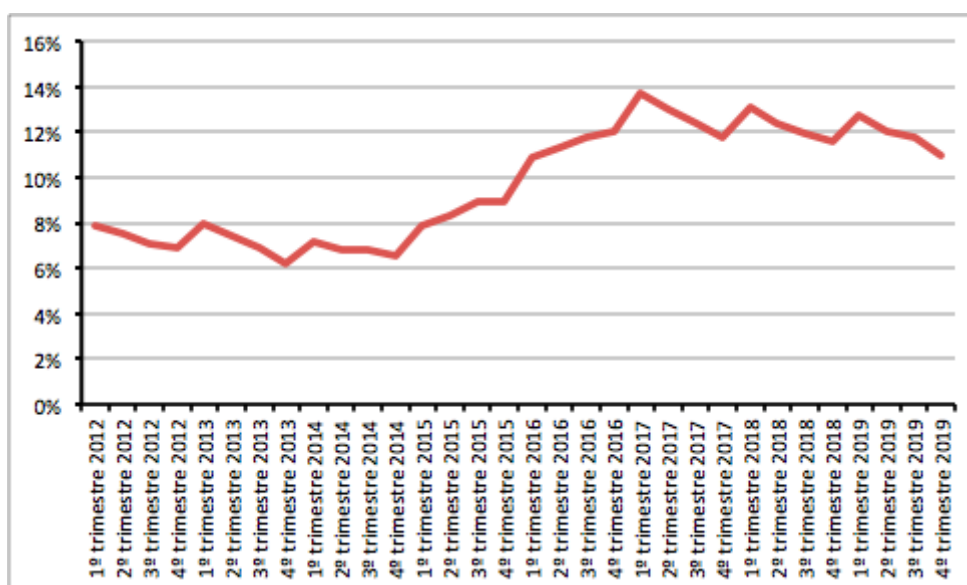
A inserção e o rápido crescimento da uberização do trabalho no Brasil foi favorecida por diversas características, estruturais e conjunturais, do nosso mercado de trabalho. Como foi demonstrado por Oliveira (2003a, 2003b), no caso brasileiro, o trabalho formal e a informalidade sempre caminharam juntos criando uma relação de complementaridade. Assim, o trabalho informal se desenvolveu como uma informalidade estrutural. Esta situação se acentuou ainda mais com o fim do fordismo e o surgimento da acumulação flexível como resposta do capital à crise da década de 1970. Assim, inspirado no toyotismo, as empresas brasileiras iniciaram um processo de reestruturação produtiva que tinha por principal objetivo poupar a maior quantidade possível de trabalho (DRUCK, 2011). Dita reestruturação se deu com a inserção de novas tecnologias mas, principalmente, através da intensificação do trabalho (DAL ROSSO, 2008).

De acordo com Antunes (2004), a forma flexibilizada de acumulação capitalista, que se encontra ancorada na reengenharia e na empresa enxuta levaram a crescente redução do proletariado fabril estável e ao incremento de um novo proletariado fabril e de serviços que ocupa trabalhos precarizados – trabalhadores terceirizados, subcontratados, contratados em tempo parcial, etc – compondo o trabalho precarizado. Alves (2009) argumenta que as reformas neoliberais dos anos 1990, implementadas a partir do governo Collor, junto com o cenário macroeconômico – recessão alternada com períodos de baixo crescimento, juros elevados e abertura comercial – foram elemento fundamental 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).

¹⁴ De acordo com os dados divulgados no *site* de Uber (2020), a empresa conta atualmente com 600 mil motoristas.

O cenário de redução do desemprego e aumento da formalidade do trabalho na primeira década do século XXI durou pouco e 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).

Gráfico 2 - Taxa de desocupação no Brasil (2012-2019)



Fonte: PNAD Contínua (IBGE).

À luz dos dados apresentados no gráfico é importante lembrar que foi justamente no período de maior crescimento do desemprego que a Uber se consolidou no Brasil passando de 50 mil motoristas para mais de 500 mil (MORAES, OLIVEIRA, ACCORSI, 2019).

Além da necessidade de gerar renda para sobreviver num contexto de desemprego, a informalidade travestida de empreendedorismo também ganha corações e mentes quando confrontado com a possibilidade “abrir seu próprio negócio” ou “ser patrão de si” fugindo da violência no trabalho que se manifesta a partir do adoecimento - físico e mental - assim como da cada vez mais frequente prática do assédio moral. Todos estes elementos contribuem para que a uberização do trabalho apareça aos trabalhadores como uma solução.

O desenvolvimento da organização sob a acumulação flexível aumenta constantemente a pressão por resultados gerando um ambiente de constante ameaça da perda do emprego. Esta, por

sua vez, leva os trabalhadores ao estresse, à ansiedade e até à depressão (GAULEJAC, 2007). No Brasil, a violência no trabalho é naturalizada devido ao nosso passado colonial e escravista e fortalecida pelos altos índices de desemprego e informalidade. A intensificação do trabalho, oriunda da reestruturação produtiva, também produz efeitos sobre os corpos dos trabalhadores, resultando em um conjunto de problemas de saúde de natureza diversa (DAL ROSSO, 2008).

Uma característica marcante da uberização é a remuneração por produção ou o salário por peça (FRANCO, FERRAZ, 2019). Essa é uma forma de assalariamento que convive com o salário por tempo desde o surgimento do capitalismo (MARX, 2008). No Brasil, diversas atividades laborais se utilizam desta forma de remuneração do trabalho como a indústria canavieira, a indústria têxtil subcontratada a feição, etc. Essa modalidade de salário se ajusta perfeitamente à acumulação flexível (TAVARES, 2004; TAVARES; LIMA, 2017).

Um 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. De acordo com a autora, o feionismo¹⁵ 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, encontraram uma forma de centralizar o capital, descentralizando a produção (COLLI, 1998).

A autora argumenta ainda que junto com os riscos produtivos, o feionismo 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 feionismo 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

¹⁵ De acordo com Colli (1998), o feionismo 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.

objetivo de driblar os direitos trabalhistas e a transferência dos custos de manutenção e depreciação de parte do capital fixo para os trabalhadores.

O conjunto de determinações sociais supracitadas criou o ambiente ideal para o avanço da uberização no Brasil. Para poder dispor de um grande número de trabalhadores que se obriguem a trabalhar sem uma renda fixa, era condição necessária contar com um grande contingente de trabalhadores desempregados que, sabendo da dificuldade de conseguir um emprego fixo, já estão acostumados a trabalhos precários com flexibilidade salarial.

A uberização do trabalho no Brasil é mais uma forma de articulação entre o arcaico e o moderno. No entanto, há diferenças entre a análise de Francisco de Oliveira nos anos 1970 e o que acontece agora. Antes o arcaico e o moderno se expressavam majoritariamente em setores diferentes, embora complementares. O comércio ambulante informal, com baixa produtividade, vendia mercadorias produzidas pela indústria moderna. Agora as duas características se apresentam no mesmo setor. Empresas de alta tecnologia "contratam" trabalhadores de forma precária, sem reconhecimento de vínculo empregatício e sem direitos trabalhistas. É um setor moderno, com alta produtividade, mas que paga pouco para os trabalhadores. As longas jornadas de trabalho necessárias para atingir uma remuneração que cubra os custos de reprodução da força de trabalho mostram que a acumulação nesse setor moderno está baseada na mais-valia absoluta. Portanto, a uberização se insere nas mudanças no mercado de trabalho que unem a "era da informatização" com a "época da informalização", como descrevem Antunes e Pochmann:

As mutações que vêm ocorrendo no universo produtivo, em escala global, sob o comando do chamado processo de globalização ou de mundialização do capital, vêm combinando, de modo aparentemente paradoxal, a "era da informatização", por meio do avanço tecnocientífico, com a "época da informalização". Trata-se, pois, de uma precarização ilimitada do trabalho a qual também atinge uma amplitude global (ANTUNES; POCHMANN, 2007, p. 203).

Considerações finais

A uberização do trabalho é um fenômeno observado em diferentes países nos últimos anos. Apesar de buscar uma homogeneização do trabalho em todo mundo, os algoritmos dos aplicativos encontram uma realidade diferente em cada região. Se em alguns lugares o desemprego - condição necessária para a captação de novos trabalhadores para os aplicativos - e a precarização - consequência da uberização - são novidades, no Brasil e em outros países periféricos isso já são uma realidade histórica.

A existência de empresas modernas, muitas vezes estrangeiras, em uma economia com algumas características arcaicas não é sinal da falta de capitalismo. Pelo contrário, é justamente o resultado do desenvolvimento capitalista nos países subdesenvolvidos. Em vez de pólos antagônicos, esses dois aspectos estão articulados, como demonstrou Oliveira (2003a). No entanto, a forma de articulação mudou ao longo do tempo. Com a uberização, pode-se dizer que o arcaico e o moderno não estão em diferentes ramos ou diferentes trabalhadores. O mesmo motorista de aplicativo apresenta essas duas faces.

Como apontamos acima, a uberização do trabalho se apoia no desemprego estrutural assim como na informalidade, podendo contar com uma massa de trabalhadores que não possuem outra alternativa de geração de renda. Assim, as organizações proprietárias das plataformas conseguem obter um trabalho mal remunerado, disposto a longas jornadas de trabalho e desprovido de quaisquer direitos sociais ou trabalhistas. É a mais nova forma de precarização do trabalho travestida de “parceria” e “empreendedorismo”.

Embora esse processo esteja atingindo diferentes áreas, neste trabalho focamos nos aplicativos de transporte, por terem sido os pioneiros e por terem dado nome à uberização. Além das características gerais da economia e do mercado de trabalho no Brasil, nesse setor específico a difusão dos aplicativos também foi facilitada pela situação anterior da mobilidade urbana. Ao contrário dos países desenvolvidos, onde os aplicativos concorrem com um transporte público de qualidade e com fortes subsídios, na periferia do capitalismo eles encontraram um sistema de transporte coletivo caro e precário¹⁶, situação que piora com a ocupação pouco densa do solo urbano, que torna as viagens mais longas. Isso ajudou na boa recepção que o novo modal de transporte teve por parte dos clientes.

Referências

ABÍLIO, Ludmila. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. 2017. Disponível em: <<https://passapalavra.info/2017/02/110685/>>. Acesso em: 9 jul. 2019.

ABÍLIO, Ludmila. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, vol. 18, n. 3, p. 41-51, 2019. Disponível em

¹⁶ Rekhviashvili e Sgibnev (2018) mostram que as diferenças que existiam na mobilidade urbana influenciam a forma como os aplicativos de transporte foram recebidos nos países desenvolvidos e subdesenvolvidos. Para isso fazem um estudo de caso de cidades da antiga URSS, comparando com a origem dos aplicativos nos EUA e na Europa Ocidental. Os autores destacam principalmente o uso das marshrutkas, espécie de vans clandestinas (ou em alguns casos legais, mas com pouca regulação) existentes em várias cidades do antigo bloco soviético, que hoje estão sendo trocadas pelos aplicativos por muitos passageiros. Embora seja um caso diferente do brasileiro, muitas características levantadas também estão presentes no transporte das nossas cidades.

<<https://psicoperspectivas.cl/index.php/psicoperspectivas/article/view/1674/1101>>. Acesso em: 08 mar. 2020.

ALVES, Giovanni. Trabalho e reestruturação produtiva no Brasil neoliberal: Precarização do trabalho e redundância salarial. **Revista Katálysis**, Florianópolis, v. 12, n. 2, p. 188–197, 2009. Disponível em: <www.scielo.br/pdf/rk/v12n2/08.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2019.

ANDRÉ, Robson Gomes; DA SILVA, Rosana Oliveira; 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**, Curitiba, v. 18, n. 1, p. 7–34, 2019. Disponível em: <www.periodicosibepes.org.br/index.php/recadm/article/view/2544>. Acesso em: 5 jan. 2019.

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

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

Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). **Indicadores de Desempenho Operacional** (atualizados em agosto de 2019). Disponível em: <www.ntu.org.br/novo/ListaDadosPorRegiao.aspx>. Acesso em: 13 fev. 2020.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. **Estranhas catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988**. Niterói, Eduff, 2015.

COLLI, Juliana Marília. O salário por peça e sua reposição nas novas formas de trabalho à feição. **Estudos de Sociologia**, Araraquara - SP, v. 3, n. 5, p. 75–86, 1998. Disponível em: <<https://periodicos.fclar.unesp.br/estudos/article/viewFile/884/743>>. Acesso em: 22 jul. 2019.

CRUZ, Daniel; SALVAGNI, Julice; VALENTINA, Vivian. A flexibilização enquanto precarização do trabalho: o caso dos motoristas de aplicativo. In: VI Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais, 2019, Recife. VI Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais, 2019.

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

DRUCK, Graça. Trabalho, precarização e resistências: novos e velhos desafios? **Caderno CRH**, Salvador, v. 24, n. 01, p. 37–57, 2011. Disponível em:

<www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-49792011000400004&lng=pt&tlng=pt>. Acesso em: 24 set. 2018.

FONTES, Virginia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o Marxismo**, [s. l.], v. 5, n. 8, p. 45–67, 2017.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, Deise Luiza da Silva. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cadernos EBAPE.BR**, Rio de Janeiro, p. 844-856, ago. 2019. ISSN 1679-3951. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/cadernosebape/article/view/76936>>. Acesso em: 07 Mar. 2020.

GAULEJAC, Vincent de. **Gestão como doença social: ideologia, poder gerencialista e fragmentação social**. Aparecida-SP: Idéias & Letras, 2007.

GAVRAS, Douglas. Aplicativos como Uber e iFood são fonte de renda de quase 4 milhões de autônomos. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 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: 22 jul. 2019.

GERHARD, Felipe; SILVA JÚNIOR, Jové Torres; CÂMARA, Samuel Façanha. Tipificando a economia do compartilhamento e a economia do acesso. **Revista Organização & Sociedade**, v. 26, n. 91, p.796-814, out./dez. 2019. Disponível em: <www.scielo.br/pdf/osoc/v26n91/1984-9230-osoc-26-91-795.pdf>. Acesso em: 8 mar. 2020

GUIMARÃES, Leonardo Eustáquio; LEE, Francis. Levantamento do perfil e avaliação da frota de veículos de passeio brasileira visando racionalizar as emissões de dióxido de carbono. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, 22 (3): 577-592, dez. 2010. Disponível em: <www.padrao.eng.br/padrao/downloads/9891-43621-1-PB.pdf>.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Desemprego cai em 16 estados em 2019, mas 20 têm informalidade recorde**. Notícias. 14 de fevereiro de 2020. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/26913-de-semprego-cai-em-16-estados-em-2019-mas-20-tem-informalidade-recorde>>. Acesso em 8 mar. 2020.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). **Indicadores de mobilidade urbana da PNAD 2012**. Comunicados do Ipea. n. 161. 24 de outubro de 2013. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/131024_comunicadoipea161.pdf>. Acesso em: 1. fev. 2020.

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

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política. Livro Primeiro.** 22. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. v. 2

MOISÉS, José Álvaro; MARTINEZ-ALIER; Verena. A revolta dos suburbanos ou "Patrão, o trem atrasou". In: MOISÉS, José Álvaro et al. **Contradições urbanas e movimentos sociais.** 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra/CEDEC, 1978.

MORAES, Rodrigo; OLIVEIRA, Marco Antônio; ACCORSI, André. Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. *Revista Brasileira de Estudos Organizacionais*, v. 6, n. 3, p. 647-681, 2019. Disponível em: <<https://rbeo.emnuvens.com.br/rbeo/article/view/216>>. Acesso em: 16 fev. 2020.

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

OLIVEIRA, Francisco de. Crítica à razão dualista. In: _____. **Crítica à razão dualista – o ornitorrinco.** São Paulo: Boitempo, 2003a.

OLIVEIRA, Francisco de. O ornitorrinco. In: _____. **Crítica à razão dualista – o ornitorrinco.** São Paulo: Boitempo, 2003b.

PELEGI, Alexandre. Justiça do Trabalho de BH reconhece vínculo de emprego entre Uber e motorista. **Diário do Transporte**, [s. l.], 2019. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2019/02/04/justica-do-trabalho-de-bh-reconhece-vinculo-de-emprego-entre-uber-e-motorista/>>. Acesso em: 14 mar. 2019.

PRADO, Eleutério. **Subsunção financeira do trabalho ao capital.** Disponível em: <<https://eleuterioprado.files.wordpress.com/2018/04/subsuncc3a3o-financeira-do-trabalho-ao-capita1.pdf>>. Acesso em: 14 mar. 2019

REKHVIASHVILI, Lela; SIGBNEV, Wladimir. Uber, Marshrutkas and socially (dis-)embedded mobilities. **The Journal of Transport History**, 0(0), 1-20, 2018.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, Ermínia (org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial.** 2. ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado.** São Paulo: Elefante, 2017.

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**, Florianópolis, v. 12, n. 2, p. 170–177, 2017. Disponível em: <www.scielo.br/pdf/rk/v12n2/06.pdf>. Acesso em: 19 jul. 2019.

TAVARES, Maria da Conceição. Auge e declínio do processo de substituição de importações no Brasil. In: _____. **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro: ensaios sobre a economia brasileira**. 7. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

TAYLOR, Frederick Winslow. **Princípios de administração científica**. 8.ed. São Paulo: Atlas, 1990.

UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. 2020. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 8 mar. 2020.

UBER. **Sobre a Uber**. [s.d.]. Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/about/>>. Acesso em: 25 abr. 2019.

VASCONCELLOS, E. A. de; CARVALHO, C. H. R. de; PEREIRA, R. H. M. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília, DF: CEPAL; IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34). Disponível em: <www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1552.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2016.

VELOSO, André. **O ônibus, a cidade e a luta**. Belo Horizonte: Impressões de Minas, 2017.