

## A UBERIZAÇÃO DURANTE A REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E A PANDEMIA: UMA REVISÃO SISTEMÁTICA

[\[ver artigo online\]](#)

Izadora Lemes de Oliveira<sup>1</sup>  
Stella Maris Souza Marques<sup>2</sup>

### RESUMO

O presente estudo se propôs a pesquisar e analisar as formas atuais de produção de trabalho dentro do contexto neoliberal, de reestruturação produtiva e pandemia pela COVID-19. Por meio de uma revisão sistemática da literatura científica em cinco bases de dados on-line, quisessem, SciELO, Caderno CRH, Revista de Saúde Pública, Revista Serviço Social & Sociedade e, por fim, Revista Textos & Contextos com os seguintes descritores “uberização” AND “pandemia”, encontramos 07 artigos. Como resultado, temos que existe a transferência de responsabilidades para os trabalhadores, a ausência de vínculos trabalhistas, pouca estabilidade e carência de direitos. O que agrava, por sua vez, a quantidade de riscos envolvidos, os níveis de saúde mais fragilizados dos trabalhadores e a tentativa de manifestações e paralisações sem sucesso antes e durante a pandemia. Portanto, concluímos que os postos de trabalhos que empresas-plataformas oferecem correspondem a formas mais precárias e informais da explorada força de trabalho, a qual tem se expandido consideravelmente, o que escancara a necessidade do capital de extrair mais lucro através da exploração da força do trabalho. Portanto, a uberização é o resultado do receituário neoliberal baseado na flexibilização, na desregulamentação do trabalho e na privatização. Por conseguinte, a uberização tem se aprofundado nos tempos de pandemia em que vivemos com ainda mais informalização, subsunção, precarização, vulnerabilidade, desigualdade social e exposição ao risco durante as corridas, o ritmo, a intensidade e a extensão jornada, bem como adoecimentos, mortes, protestos e paralisações.

**Palavras-chaves:** Uberização. Pandemia. Liberalismo. Reestruturação produtiva.

<sup>1</sup> Graduada em Serviço Social pela Universidade Presidente Antônio Carlos. Minas Gerais, Uberlândia, izadora\_lemes@hotmail.com

<sup>2</sup> Graduada e Mestranda em Psicologia pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU) com bolsa CAPES. Minas Gerais, Uberlândia, stella\_msm@hotmail.com



## UBERIZATION DURING PRODUCTIVE RESTRUCTURING AND PANDEMICS: A SYSTEMATIC REVIEW

### ABSTRACT

This study aimed to research and analyze the current forms of work production within the neoliberal context, of productive restructuring and pandemic by COVID-19. Through a systematic review of the scientific literature in five online databases, namely SciELO, Caderno CRH, Revista de Saúde Pública, Revista Serviço Social & Sociedade and, finally, Revista Textos & Contextos with the following descriptors “uberization” AND “pandemic”, we found 07 articles. As a result, we have the transfer of responsibilities to workers, the absence of labor ties, little stability and lack of rights. This, in turn, aggravates the amount of risks involved, the most fragile health levels of workers and the attempt to demonstrate and stop without success before and during the pandemic. Therefore, we conclude that the jobs that platform companies offer correspond to more precarious and informal forms of exploiting the workforce, which has expanded considerably, which opens up the need for capital to extract more profit through the exploitation of force of work. Therefore, uberization is the result of the neoliberal prescription based on flexibility, job deregulation and privatization. Consequently, uberization has deepened in times of pandemic in which we live with even more informality, subsumption, precariousness, vulnerability, social inequality and risk exposure during races, the pace, intensity and length of the journey, as well as illnesses, deaths, protests and stoppages.

**Keywords:** Uberization. Pandemic. Liberalism. Productive restructuring.

## INTRODUÇÃO

O desenvolvimento da Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) e a democratização do acesso à internet resultaram no novo instrumento de oferta e demanda de serviço, quais sejam, empresas-aplicativos. Estas empresas rapidamente conquistaram o mercado de transporte particular de passageiros através de investimentos em marketing e noções de praticidade, comodidade, independência, liberdade e flexibilidade (DE CASTRO, 2020; FRANCO; FERRAZ, 2019; PIRES, 2019).

A prestação de serviços de transporte ocorre sob demanda, com acesso amplo ao mercado consumidor e por intermédio das plataformas eletrônicas; aplicativos instalados nos celulares. Na condição de trabalhadores autônomos que adquirem o direito de usufruir dos serviços de tecnologia oferecidos pelas empresas (DE CASTRO, 2020; FRANCO; FERRAZ, 2019; PIRES, 2019), os motoristas prestam serviços de transportar os indivíduos por meio de algumas empresas-aplicativos, como empresas Uber do Brasil Tecnologia Ltda., 99 Tecnologia Ltda. e Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros Ltda. (PIRES, 2019).

Com o crescimento exponencial de tais empresas com plataforma digital no ramo de transportes, a categoria dos taxistas sofreu imediatamente considerável impacto, *“haja vista a inegável desvantagem concorrencial frente ao aparato tecnológico e às agressivas políticas de preços e de marketing adotadas pelas empresas”* (PIRES, 2019, p. 13). Uma das provas do considerável impacto foi a quantidade de revoltas e manifestações dos taxistas exigindo a submissão das plataformas às regulamentações vigentes e à necessária licença para operarem legalmente (PIRES, 2019) no Rio de Janeiro (TÁXIS FAZEM ATO..., 2015), Belo Horizonte (FERNANDES, 2018), Vitória (TAXISTAS PROTESTAM CONTRA MOTORISTAS..., 2017), Recife (TAXISTAS PROTESTAM CONTRA UBER..., 2016), entre outras localidades do Brasil.

Especificamente acerca da empresa Uber, temos que o seu aplicativo foi lançado em 2010 em São Francisco, na Califórnia. No entanto, a sua plataforma digital foi fundada em 2009 por Garrett Camp e Travis Kalanick (PIRES, 2019). No Brasil, a plataforma foi introduzida em 2014 em São Paulo e Rio de Janeiro. Em janeiro de 2018 já totalizava mais de 3 milhões de motoristas cadastrados com 15 milhões de viagens por dia realizadas (AGUILHAR; CAPELAS, 2014). A nível de informação, atualmente a Uber oferece 6 serviços no Brasil, como “uberX”, “uberPOOL”, “UberSELECT”, “UberBLACK”,

“UberJUNTOS” e “UberEATS”, sendo apenas este último relativo à entrega de comidas (UBER, 2020a).

Notadamente, o diferencial da empresa-aplicativo Uber se refere a ter sido a primeira plataforma eletrônica a oferecer o serviço de transporte, além de ter gerado impactos nas regulamentações vigentes e nas relações de consumo e de trabalho (PIRES, 2019). Ainda sobre impactos, ressaltamos a distância e a contradição entre as ideias de liberdade, facilidade, praticidade, flexibilidade e segurança disseminadas por tais empresas e a isenção de qualquer responsabilidade trabalhista, civil e tributária referentes ao serviço de transporte particular de pessoas através do intermédio de seus aplicativos.

Para Slee (2017), a contradição entre as ideias e a realidade das plataformas são consequências da economia do compartilhamento, a qual promete um mundo melhor, com menos poluição, ajuda mútua entre as pessoas e uma possibilidade de complemento de renda. Entretanto, a realidade das empresas-aplicativos que aderem a este modelo flexibilizado de economia se apresenta com relações de trabalho desregulamentadas e inóspitas em áreas que antes estavam protegidas, remodelação das cidades sem considerar aquilo que as tornavam habitáveis, aplicativos que desafiam as legislações das cidades do mundo, bem como novas formas de interações trabalhistas, nas quais o trabalhador se torna dependente da avaliação dos clientes para permanecer na plataforma.

Posto que as empresas-aplicativos criaram um novo modelo de organização da força laboral, é urgente que haja investigações e aprofundamentos a respeito de seus mecanismos e funcionamentos. Fundamental também verificar se essa intermediação realizada ainda persiste a lógica capitalista de extrair o mais-valor do trabalho e como vem ocorrendo isso em meio à severa crise econômica vivenciada no Brasil (PIRES, 2019) e em consonância com a pandemia causada pela COVID-19.

Após o exposto, o presente estudo se propôs a pesquisar e analisar as formas atuais de produção de trabalho das empresas-plataformas dentro do contexto neoliberal, de reestruturação produtiva e de crise econômica, política e social que antecedem a pandemia da COVID-19. A priori, utilizamos autores de referência nas áreas e realizamos um breve resgate histórico acerca das temáticas. E, como objetivos específicos temos: a) Identificar as características gerais do trabalho intermediado pelas empresas-plataformas denominado de uberização do trabalho; e b) Investigar a ausência ou a presença de manifestações e greves por parte dos trabalhadores antes e durante a pandemia.

## 1. DESENVOLVIMENTO

O tipo de estudo desenvolvido foi a revisão sistemática de literatura (COSTA; ZOLTOWSKI, 2001). Para analisarmos as produções nacionais de artigos sobre as formas informais de trabalho utilizamos os seguintes descritores “uberização” AND “pandemia” em cinco bases de dados on-line: SciELO, Caderno CRH, Revista de Saúde Pública, Revista Serviço Social & Sociedade e, por fim, Revista Textos & Contextos. O motivo para delimitarmos tais bibliotecas se deu pela considerável representatividade em relação à produção de artigos e suas repercussões no meio acadêmico e para além dele.

Na busca realizada, houve delimitação quanto ao período de publicação de artigos, posto que o aplicativo chegou ao Brasil em 2014. Além do recorte temporal, nos portais escolhidos, escolhemos as publicações na língua portuguesa como critério de inclusão, uma vez que o nosso objetivo gira em torno do contexto brasileiro.

O levantamento do material bibliográfico ocorreu durante os meses de agosto e setembro de 2020. Em cada artigo, realizamos uma leitura seletiva e nos restringimos aos conteúdos apresentados nos títulos, resumos e palavras-chave. Em caso de dúvidas, fizemos uma leitura geral do artigo a fim de captarmos as informações coerentes com os nossos objetivos. Posteriormente, os artigos que não respondiam à pergunta norteadora foram descartados da coleta e eliminados os repetidos.

Dessa maneira, localizamos 07 artigos, sendo 07 na base SciELO e nenhum nos seguintes bancos de dados: Caderno CRH, Revista de Saúde Pública, Revista Serviço Social & Sociedade e, por fim, Revista Textos & Contextos. Eliminamos 01 artigo, sendo por repetição. E os 06 artigos recuperados foram lidos na íntegra e analisados a partir dos nossos objetivos anteriormente expostos.

Como resultado, após a leitura na íntegra dos artigos recuperados, contamos com os artigos de Lima e Bridi (2019); Venco (2019); Abílio (2019); Franco e Ferraz (2019); Uchôa-de-Oliveira (2020); e, por fim, Abílio (2020), sendo todos publicados na base de dados SciELO.

### **1.1. Formas atuais de produção de trabalho das empresas-plataformas dentro do contexto neoliberal, de reestruturação produtiva e de crise econômica, política e social que antecedem a pandemia da COVID-19**

Já que o objetivo principal do presente artigo é analisar as formas atuais de produção de trabalho dentro do contexto neoliberal, de reestruturação produtiva e pandemia da COVID-19, recorreremos às contribuições de Lima e Bridi (2019), Venco (2019), Abílio (2019), Abílio (2020) e Franco e Ferraz (2019).

Através de uma pesquisa teórica, Lima e Bridi (2019) analisaram as mudanças no trabalho decorrentes das novas tecnologias informacionais e as ocupações oriundas de sua utilização; investigaram a reforma trabalhista e o aprofundamento da precariedade; e responderam como a reforma trabalhista estabelecida em 2017 no Brasil favoreceu a fragmentação do trabalho e a terceirização materializada na uberização do trabalho.

Em semelhança, em seu trabalho teórico, Venco (2019) investigou a intermediação de aplicativos para contratar professores e objetivou problematizar e discutir em que medida a contratação de docentes através de um aplicativo se caracteriza como um fenômeno novo. Para tanto, tomou como base o trabalho e as novas formas de contratação, pela rede estadual paulista, dos professores da educação básica.

Notadamente acerca do contexto neoliberal e de reestruturação produtiva, a autora (2019) demonstrou que o uso do aplicativo para a contratação de professores precariza o contrato, fere o princípio da isonomia do magistério (para mais informações consultar a autora, haja vista que este não é o foco principal desse estudo), responde aos problemas tidos na educação de modo imediatista, desconsidera a perspectiva do trabalho, intensifica a perda de direitos e ofende a qualidade do ensino. No entanto, apresentou que não se trata de um fenômeno novo. *“A despeito das inovações tecnológicas intrínsecas, a uberização, como fenômeno, em si, carrega permanências, reafirma uma história de acúmulo de precariedades e inova em outros aspectos”* (VENCO, 2019, p. 13).

Em uma pesquisa empírica, Abílio (2019) apresentou seus resultados a respeito do trabalho de motofretistas ou *motoboy*s investigados entre 2014 e 2019. Posteriormente, realizou uma análise comparativa com o trabalho dos *bike boys* que são os entregadores por aplicativo. Quanto ao contexto de crise econômica e alta taxa de desemprego juvenil, a autora (2019) questionou acerca da atuação das empresas-aplicativo (termo cunhado em ABÍLIO, 2017).

Ao longo do seu texto, é evidenciado *“como empresas se apropriam de forma produtiva e organizada de modos de vida e da vulnerabilidade social, ao mesmo tempo que monopolizam os setores econômicos onde atuam”* (ABÍLIO, 2019, p. 2). Tanto o *motoboy*, *uber* ou *bike boy* tem o seu trabalho *“emblemático da crise econômica e de*

como esta afeta de modo mais contundente esse segmento da população” (ABÍLIO, 2019, p. 9), segmento com ocupação tipicamente juvenil, negra e periférica (ABÍLIO, 2019).

Em síntese, ocorre a relação entre trabalho juvenil e precariedade, uma vez que o processo de uberização converte os jovens em trabalhadores *just-in-time* em condições de extrema precariedade, isto é, com valor rebaixado, sem direitos, sem clareza sobre como as regras funcionam, com riscos, considerável competição, intensificação do trabalho e extensão do tempo de trabalho. Isso significa que *“não se trata, portanto, apenas de alternativa ao desemprego: trata-se de novos instrumentos da subordinação e exploração do trabalho”* (ABÍLIO, 2019, p. 9), principalmente no Brasil, onde *“os últimos anos foram marcados pela crise econômica e pelas mudanças de rumo do governo, acompanhados de um crescimento significativo do desemprego e do trabalho informal”* (ABÍLIO, 2019, p. 9).

Em sintonia, em outro trabalho da autora citada (2020) e também a partir de uma pesquisa empírica, defendeu que estamos acompanhando em ato uma nova forma de controle, gerenciamento e organização do trabalho relacionada ao trabalho mediado por plataformas digitais compreendida como uberização, a qual se refere à materialização de décadas de transformações políticas do mundo.

Em relação às formas atuais de produção de trabalho dentro do contexto neoliberal e de reestruturação produtiva, Abílio (2020) ressalta que

A uberização refere-se às regulações estatais e ao papel ativo do Estado na eliminação de direitos, de mediações e controles publicamente constituídos; resulta da flexibilização do trabalho, aqui compreendida como essa eliminação de freios legais à exploração do trabalho, que envolve a legitimação, legalização e banalização da transferência de custos e riscos ao trabalhador (ABÍLIO, 2020, p. 112).

Em contrapartida,

A uberização não pode ser entendida apenas como uma espécie de ponta do iceberg do neoliberalismo e da flexibilização do trabalho, muito menos como mero resultado da inovação tecnológica. É preciso compreender que ela dá visibilidade, em uma perspectiva global, a elementos que são insistentemente invisibilizados e diretamente associados à constituição da periferia em sua especificidade no desenvolvimento capitalista (ABÍLIO, 2020, p. 113).

Neste sentido, a autora (2019, 2020) sublinha que essa “nova” forma de produção de trabalho se refere não apenas a uma atualização em curso há décadas, como também a

uma visibilização de elementos historicamente associados aos mercados de trabalho periféricos. Em outras palavras, vivenciamos globalmente a tendência de uma generalização de características invisibilizadas e associadas à marginalidade, ao trabalho informal e ao mundo do trabalho da periferia.

Partindo do aporte teórico marxiano, Franco e Ferraz (2019) traçaram uma análise crítica sobre o fenômeno da uberização relacionado às inovadoras formas de gestão e à intensificada precarização do trabalho. O argumento defendido sob base teórica é que a *“uberização do trabalho representa um modo particular de acumulação capitalista ao produzir uma nova forma de mediação da subsunção do trabalhador, o qual assume a responsabilidade pelos principais meios de produção da atividade produtiva”* (FRANCO; FERRAZ, 2019, p. 845).

Considerando o cenário de redução de postos de trabalho, desemprego, atividades produtivas sem remuneração satisfatória e ausência de perspectivas de melhores ocupações, a venda de força de trabalho via aplicativos não deve ser considerada apenas opção do trabalhador, mas resultado do contexto socioeconômico que condiciona tais opções, isto é, há a “escolha” em um panorama de restrições condicionadas. E quando o assunto é restrição, é essencial acentuar que além da uberização se tornar uma alternativa socialmente posta de acumulação capitalista, é uma forma de subsunção do trabalhador (FRANCO; FERRAZ, 2019).

Embora pareça que o trabalhador *uber* (motorista de aplicativo) detenha os meios de produção e tenha mais liberdade em seus horários e gerenciamento, nessa relação de trabalho, o trabalhador não é menos subsumido, pelo contrário, é uma subsunção ainda maior em um cenário de subordinação estrutural (CHAVES JÚNIOR; MENDES; OLIVEIRA, 2017 *apud* FRANCO; FERRAZ, 2019). Isto é, no modo de gestão da empresa *Uber*, por exemplo, ocorre o controle tanto sutil quanto ostensivamente visando o aumento da produtividade (FRANCO; FERRAZ, 2019). E especificamente quanto à nova mediação da subsunção real enquanto a subsunção virtual do trabalho ao capital, esta se dá através de decisões automatizadas, algoritmos e cálculos manipuláveis para direcionar os motoristas às ações almeçadas pela empresa (PASQUALE, 2015 *apud* FRANCO; FERRAZ, 2019).

Como as pesquisas de Lima e Bridi (2019), Venco (2019), Abílio (2019) e Franco e Ferraz (2019) foram anteriores à pandemia, temos já parcialmente exposta a resposta da nossa investigação principal, isto é, de fato o contexto neoliberal e de reestruturação produtiva precariza a classe trabalhadora e incentiva as lógicas destrutivas do trabalho.

Estritamente quanto à relação entre contexto neoliberal, de reestruturação produtiva e pandemia da COVID-19, convidamos Uchôa-de-Oliveira (2020) e suas contribuições.

Desse modo, Uchôa-de-Oliveira (2020) parte da psicologia social do trabalho e da noção de polimorfia do trabalho para estabelecer uma perspectiva sobre os possíveis aprofundamentos da uberização do trabalho durante e após a pandemia. Em seus estudos, indicou que *“entre os possíveis aprofundamentos da uberização do trabalho no contexto pós-pandemia, está a desregulação das relações de trabalho em nosso país, com a regressão da legislação trabalhista tendo por justificativa o liberalismo econômico”* (UCHÔA-DE-OLIVEIRA, 2020, p. 2).

Notadamente, a uberização atualiza as formas de controle e as desigualdades sociais como resultado das cadeias de produção fragmentadas, processos de terceirização e de subcontratações, além da progressiva perda de direitos sociais e trabalhistas há ao menos cinco décadas (KREIN, et al., 2018 *apud* UCHÔA-DE-OLIVEIRA, 2020), bem como do receituário neoliberal baseado na flexibilização, na desregulação e na privatização (ABÍLIO, 2017 *apud* UCHÔA-DE-OLIVEIRA, 2020). Ainda, Uchôa-de-Oliveira (2020) salienta que no Brasil a precarização se tornou mais intensa a partir da reforma trabalhista de 2017.

Embora o discurso do liberalismo econômico tenha sido atualizado nas novas formas de organização do trabalho, ele perde a sua força quando confrontado com a realidade de tanto controle e subsunção do trabalhador às plataformas digitais. Como exemplo, temos que os trabalhadores são organizados em uma massa de trabalhadores que busca ser inserida no mercado formal ou informal; não negocia suas condições de trabalho e o valor de seu serviço ou produto; não tem acesso às regras de distribuição de demandas da empresa (UCHÔA-DE-OLIVEIRA, 2020).

Isso significa que a uberização do trabalho tanto organiza a informalização quanto aprofunda a precarização do trabalho. Além de haver perda de garantias e direitos até entre àqueles que tinham certa proteção social, somamos ao aprofundamento da desigualdade, uma vez que a uberização dissemina a precarização dentro do emprego ao repetir a cadeia de vulnerabilidade e desigualdade social (MARQUES, et al., 2018 *apud* UCHÔA-DE-OLIVEIRA, 2020).

E com o cenário de pandemia, o cenário de uberização ganhou maior visibilidade, embora tenha também exacerbado a subsunção dos trabalhadores à realidade do controle destas plataformas, posto que as inscrições para realizar entregas por aplicativos dobraram após a quarentena e a crise. Tão essencial quanto evidenciar a subsunção é

também revelar a relação saúde-doença no trabalho, pois quando há transformações na organização do trabalho, automaticamente temos também na relação saúde-doença no trabalho (UCHÔA-DE-OLIVEIRA, 2020).

Como resultado desse processo de transformações profundas e contínuas no mundo do trabalho nos últimos cinquenta anos, temos a “‘reconfiguração’ e o ‘redesenho’ do mapa de acidentes e adoecimento no trabalho” (UCHÔA-DE-OLIVEIRA, 2020, p. 6). Assim, além da subsunção do trabalho (aumentada em contexto pandêmico), há também a saúde do trabalhador que é fragilizada devido à exposição ao risco durante as corridas, o ritmo, a intensidade e a extensão da jornada (UCHÔA-DE-OLIVEIRA, 2020).

## **1.2. As características gerais do trabalho intermediado pelas empresas-plataformas denominado de uberização do trabalho**

Visando aprofundar na temática e identificar as características gerais da uberização, encontramos uma sistematização em Abílio (2019, 2020), cuja definição de uberização do trabalho se refere a uma nova forma de gestão, organização e controle, compreendida enquanto uma tendência que atravessa o mundo do trabalho a nível global. Os principais elementos da uberização são: 1) a transformação do trabalhador em trabalhador *just-in-time*, autogerente subordinado, disponível ao trabalho e sem direitos; 2) o *crowdsourcing* como a nova fonte das terceirizações e a informalização do trabalho; 3) a transformação do trabalho em trabalho amador sem um estatuto profissional definível; e, 4) as novas formas de controle automatizadas com o gerenciamento algorítmico do trabalho.

Já explicitadas as características gerais da uberização, informamos as características gerais dos trabalhadores *uber*, quais sejam, trabalhador urbano, homens, jovens adultos entre seus 25 e 40 anos, nível médio de acesso à educação, sendo o Brasil com considerável representatividade no número total de trabalhadores consoante o relatório *Digital labour platforms and the future of work: towards a decent work in the online world* (INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION, 2018).

## **1.3. A ausência ou a presença de manifestações e greves por parte dos trabalhadores antes e durante a pandemia**

Já respondido o segundo objetivo do presente artigo, partimos para a última questão, qual seja, investigar a ausência ou a presença de manifestações e greves por parte dos trabalhadores, isto é, se os mesmos buscaram leis que garantissem condições mínimas de dignidade, sobrevivência e qualidade de trabalho antes e durante a pandemia da COVID-19. Para tanto, recorreremos novamente ao trabalho de Uchôa-de-Oliveira (2020).

Para tal, dispomos da manifestação dos trabalhadores uberizados em 2016 chamada *Fight for \$15* exigindo um rendimento mínimo por hora para os trabalhadores nos Estados Unidos. Em 2017, os entregadores por aplicativos se reuniram e criaram associações para exigir a garantia de direitos na Espanha. Posteriormente, em 2019 e 2020 houve manifestações na América Latina e em outros países da Europa. Especificamente, no Brasil houve a paralisação de abril para cobrar segurança contra os assaltos sofridos durante o trabalho (UCHÔA-DE-OLIVEIRA, 2020).

A nível de Brasil, também em abril houve uma liminar prevendo o pagamento de um salário mínimo aos entregadores em grupo de risco da COVID-19, sob suspeita ou diagnosticados. Entretanto, a decisão foi válida durante 48 horas apenas. Vale ressaltar que a própria desembargadora Dóris Ribeiro Prina, do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª região (TRT-2), frisa que os uberizados não são empregados das empresas-aplicativo, mas “usuários” dessas, ou seja, utilizam e se inscrevem de acordo com os seus interesses. Facilmente demonstrados aqui a regressividade da própria Justiça do Trabalho, o liberalismo econômico revigorado e o argumento da modernização das relações de trabalho. Apesar de estarmos numa crise sanitária aguda, esta regressividade se aprofunda junto com a suposta ideologia da liberdade econômica, embora os fatos apontem diretamente a uma regressão das relações de trabalho (UCHÔA-DE-OLIVEIRA, 2020).

#### **1.4. Ponderações e pensamentos críticos**

Já exposta a última questão do presente artigo, partiremos para algumas considerações importantes sobre a imagem da empresa-aplicativo Uber. Para isso, utilizaremos Slee (2017) devido a suas contribuições significativas nas análises sobre a economia do compartilhamento, a qual a Uber é adepta. Deixamos claro que as contribuições de Tom Slee não fazem parte da revisão sistemática, entretanto possui grande contribuição na temática, razão pela qual decidimos inserir nesse estudo.

Apesar da economia do compartilhamento trazer ideias e promessas benevolentes, carregadas de ajuda mútuas, de um mundo melhor, mais ecológico, com possibilidade de

complemento de renda da população, a realidade se mostrou diferente (SLEE, 2017). Até porque já entendemos que o desenvolvimento do capitalismo é excludente e seletivo nos âmbitos sociais e geográficos. Isso significa que o capitalismo não é para todos. E quanto aos âmbitos, temos que o capitalismo é seletivo a nível social, uma vez que uma parcela de trabalhadores sofre com o desemprego e a nível geográfico porque seu desenvolvimento varia de uma região para outra e provoca estados de pobreza e desigualdade (SINGER, 2004).

Vale salientar que Tom Slee em sua obra *“Uberização: a nova onda do trabalho precarizado”* não se propôs a estudar o aplicativo Uber, mas sim a economia do compartilhamento que muitas plataformas são adeptas. Neste trabalho, Slee (2017) expõe faces até então pouco discutidas deste modelo de economia flexibilizado e para isso, analisa criticamente diversos aplicativos, dentre eles, Airbnb, Lyft, Zipcar e Uber.

Como resultado, o autor (2017) concluiu que a economia do compartilhamento é um movimento frenético do Vale do Silício que objetiva lucros altíssimos através da desregulamentação das nossas vidas em todas as esferas, da remodelação das cidades de acordo com os seus interesses e dos desafios constantes às normas democráticas. Isso significa que esta economia traz uma realidade de relações de trabalho não só desregulamentadas, como inóspitas até mesmo em áreas que antes eram protegidas.

Em acréscimo, temos que esta economia também consiste no modelo flexibilizado e se desresponsabiliza até mesmo através do sistema de avaliação e reputação que os passageiros se tornam submetidos, o que transmite uma sensação de poder no consumidor e de submissão dos trabalhadores em relação ao aplicativo em questão (SLEE, 2017).

Para exemplificar uma das desregulamentações feitas, contamos com o modo seletivo da(s) plataforma(s) em transmitir as informações. Para tanto, Slee (2017) desmistificou o anúncio da empresa referente a renda média anual do motorista da Uber no seguimento “uberX”. De acordo com o anúncio, essa renda média ao ano correspondia a US\$90,766 mil em Nova York e de US\$74,191 mil em San Francisco. Desde essa declaração da empresa-aplicativo, as manchetes passaram a comparar as rendas médias anuais do motorista da Uber com a renda média anual de taxistas com o objetivo de disseminar que a renda dos taxistas era muito menor.

Entretanto, a escolha da região se mostrou seletiva se considerarmos que estas cidades possuem uma renda 50% maior que as outras. Apesar de muitos economistas tentarem resolver de maneira simples esta diferença através de retirada de gastos com alvarás que taxistas pagam, redução do tempo sem rodar com estratégias de aproximação

entre passageiros e taxistas, para Slee (2017) o que se evidenciou foram os números que a empresa deixou de considerar em suas contas, quais sejam, a média de horas trabalhadas pelos motoristas foi muito maior que as fornecidas pela plataforma Uber; e, a empresa-aplicativo não considerou os gastos com veículos (combustível, manutenção do veículo, depreciação do carro, seguro e as despesas adicionais como pedágio e estacionamento) (SLEE, 2017).

Após fazer as devidas considerações dos fatores que foram deixados propositalmente de lado pela plataforma, o autor (2017) alcançou os seguintes resultados: San Francisco passou de US\$74,191 para US\$37 mil e Nova York de US\$90,766 mil para menos de US\$45 mil (SLEE, 2017). Desta forma, o autor comprovou dois aspectos importantes desta plataforma específica. A primeira corresponde aos gastos que os motoristas arcam com os próprios meios de produção que são absurdos e a segunda que a Uber de fato é seletiva com a verdade e pouco transparente com os dados que apresenta, o que deixa claro que suas intenções são desonestas.

É fundamental expor que a Uber é apenas um dos exemplos de empresa-plataforma atuante que tem alcançado a riqueza. Além da Uber, há as empresas Cabify e 99. A nível de informação, a Cabify é uma empresa multinacional que oferece carros de alto padrão. Foi fundada em 2011, por Juan António, inicialmente introduzida em Madrid e Barcelona, na Espanha (PIRES, 2019). No Brasil, começou a operar apenas em 2016 e já em 2017 alcançou 3 milhões de usuários (FONSECA, 2018).

Enquanto isso, a 99 é uma empresa brasileira fundada em 2012 por Paulo Veras, Renato Freitas e Ariel Lambrecht. A priori, realizava a conexão entre taxistas e passageiros, sendo denominada 99Táxi e, a posteriori, incluíram a opção 99Pop-plataforma de transporte particular de indivíduos e a 99Top com táxis de luxo (99APP, 2020). Foi vulgarmente chamada de unicórnio brasileiro ao ser vendida em 2018 pela empresa Didi Chuxing (99APP, 2018).

Ainda no quesito contradições entre ideias (utópicas) disseminadas pelas empresas-plataformas e a realidade em questão, acrescentamos os termos de consentimentos da Uber, Cabify e 99. Consoante os “Termos e Condições Gerais dos Serviços de Intermediação Digital” da Uber informam que a empresa fornece o serviço de tecnologia e não mantém relação de emprego com os motoristas (UBER, 2020a), além de não responder pelas relações estabelecidas entre motoristas e passageiros (UBER, 2020b). Em sintonia, segundo o “Termo de Uso e Condições Gerais para Condutores” que regula a prestação de serviços da Cabify, o motorista é uma entidade independente,

autônoma e sem vínculo com a empresa (CABIFY, 2020). Nestas disposições, nos “Termos de Uso de Motorista” e no “Contrato de Licenciamento de Uso de Software” da 99, não dispomos de vínculo de natureza societária, empregatícia e/ou econômica entre motorista e a empresa (99POP, 2018).

Desse modo, tanto a Uber quanto a Cabify e a 99 pretendem se isentar das responsabilidades trabalhistas, civis e tributárias, além de transferir os custos e riscos das corridas para os motoristas. E, mediante os termos e condições brevemente expostos, estas empresas-aplicativos se autodenominam empresas do ramo de tecnologia e meras intermediadoras. No entanto, tais empresas não são apenas plataformas de agenciamento com fornecimento do uso do software para serviço de transporte, mas “empresas que oferecem aos seus clientes (passageiros) o serviço de transporte desempenhado pelos motoristas” (PIRES, 2019, p. 20) por intermédio da tecnologia digital para o funcionamento do sistema, bem como a organização e o gerenciamento do trabalho (PIRES, 2019).

Assim, enquanto para os passageiros as empresas-aplicativos representam inovação tecnológica, comodidade, praticidade e preços abaixo do mercado, o trabalhador atua na condição de autônomo e desprovido de quaisquer direitos trabalhistas, isto é, sem a proteção do Direito do Trabalho. Por essas e outras razões, este “trabalho desprotegido e precarizado da era digital tem suscitado discussões no âmbito da jurisprudência trabalhista e entre os estudiosos do Direito” (PIRES, 2019, p. 14), uma vez que permeia o questionamento se este trabalho deve ser incluído no manto protetivo do Direito do Trabalho enquanto uma nova relação de trabalho (PIRES, 2019).

Consideramos relevante frisar que as muitas contrarreformas ocorridas no Brasil representam uma parcela imprescindível de responsabilidade dentro do processo de precarização do trabalho (BEHRING, 2008). Em outras palavras, são medidas públicas que concordam, apoiam e efetivam as lógicas destrutivas liberais em detrimento dos direitos sociais principalmente das classes que vivem do trabalho.

Neste panorama, salientamos que os apontamentos das principais causas da uberização do trabalho correspondem a conjuntos de muitos fatores históricos, políticos, econômicos e sociais. Portanto, a uberização não resulta pontualmente de uma causa isolada e sim da soma de muitos aspectos, ou seja, devemos ter cautela na associação da uberização do trabalho com os avanços da tecnologia ou destituídas de aprofundamentos sociopolíticos, por exemplo.

Para finalizar, acrescentamos os protestos feitos pelos motoristas a partir de 2014 explanados e citados por Slee (2017), como em Seattle nos meses de abril e agosto pelo motivo de baixa remuneração; em San Francisco em maio e outubro; em Los Angeles no mês de setembro; em Nova York em setembro e outubro; e, em Londres também em outubro (SLEE, 2017). Isso significa que os protestos e paralisações de fato já ocorriam antes da pandemia da COVID-19 com o objetivo de reduzir a subsunção, a precarização, a vulnerabilidade, a desigualdade social e a constante exposição ao risco, ficando claro, portanto, aos trabalhadores a distância entre as ideias disseminadas com a realidade concreta.

Após o exposto, esperamos que haja contribuições em nossa revisão sistemática e incentive os leitores e acadêmicos em seus questionamentos e pesquisas. Salientamos que o nosso trabalho contém limitações, quais sejam, nem todas as pesquisas tiveram a metodologia empírica; as empresas-aplicativo mantêm o sigilo de seus dados, regras e processos sem a obrigatoriedade de transparência; a maioria dos artigos encontrados investigou o trabalho especificamente de uber, motorista sendo intermediado a partir de uma plataforma digital e não de outros profissionais sob intermediação semelhante; os trabalhos e investigações a respeito da pandemia da COVID-19 e suas reverberações ainda estão sendo realizados.

Para tanto, sugerimos mais pesquisas e investigações com diversos métodos e abrangendo mais aspectos do fenômeno em questão, como exemplo, a relação saúde-doença no trabalho e nível de consciência de classe dos trabalhadores supracitados, bem como outros trabalhos sendo realizados sob a intermediação de plataformas digitais.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A respeito das formas atuais de produção de trabalho dentro do contexto neoliberal e de reestruturação produtiva, temos que a reforma trabalhista estabelecida em 2017 no Brasil favoreceu a fragmentação do trabalho e a terceirização materializada na uberização do trabalho, bem como a tendência de uma generalização de características invisibilizadas e associadas à marginalidade, ao trabalho informal e ao mundo do trabalho da periferia.

Em outras palavras, o contexto neoliberal e de reestruturação produtiva precariza a classe trabalhadora e incentiva as lógicas destrutivas do trabalho. A uberização do trabalho tanto organiza a informalização quanto aprofunda a precarização do trabalho além de proporcionar a perda de garantias e direitos até entre àqueles que tinham certa proteção social, bem como o aprofundamento da desigualdade. O modo como isso ocorre se dá através da apropriação de forma produtiva e organizada de modos de vida e da vulnerabilidade social de indivíduos da sociedade ao mesmo tempo em que as próprias empresas monopolizam os setores econômicos onde atuam e realizam a acumulação capitalista ao produzir uma “nova” forma de mediação da subsunção do trabalhador.

A nível concreto, tal subsunção se dá através das condições de extrema precariedade dos trabalhadores, ou seja, com valor rebaixado, sem direitos, sem clareza sobre como as regras funcionam, com riscos, considerável competição, intensificação do trabalho e extensão do tempo de trabalho. E embora pareça uma alternativa ao desemprego em meio à conjuntura de crise brasileira econômica e sanitária, a uberização trata-se de novos instrumentos da subordinação e exploração do trabalho.

Especificamente durante a pandemia, o cenário de uberização ganhou maior visibilidade e tem exacerbado a subsunção dos trabalhadores à realidade do controle destas plataformas, posto que as inscrições para realizar entregas por aplicativos dobraram após a quarentena e a crise. Tão essencial quanto evidenciar a subsunção é também revelar a relação saúde-doença no trabalho que fica consideravelmente fragilizada.

Notadamente acerca da uberização, esta é conceituada como uma nova forma de gestão, organização e controle, compreendida como uma tendência que atravessa o mundo do trabalho a nível global. No entanto, o termo “nova” tem sido questionada pelos autores, uma vez que a uberização carrega permanência, reafirma a história capitalista de acúmulo, precariedade e desigualdade. Quanto às suas características gerais, temos: 1) a transformação do trabalhador em trabalhador *just-in-time*, autogerente subordinado,

disponível ao trabalho e sem direitos; 2) o *crowdsourcing* como a nova fonte das terceirizações e a informalização do trabalho; 3) a transformação do trabalho em trabalho amador; e, 4) as novas formas de controle automatizadas com o gerenciamento algorítmico do trabalho.

Já explicitadas as características gerais da uberização, informamos as características gerais dos trabalhadores *uber*, quais sejam, trabalhador urbano, homens, jovens adultos entre seus 25 e 40 anos, nível médio de acesso à educação, sendo o Brasil com considerável representatividade no número total de trabalhadores.

Considerando a crise econômica e sanitária aguda, investigamos a respeito das manifestações, paralisações e greves dos trabalhadores uberizados e verificamos que houve manifestações nos Estados Unidos em 2016, na Espanha em 2017 e na América Latina e em outros países da Europa em 2019 e 2020. No Brasil, contamos com a paralisação de abril exigindo segurança contra os assaltos sofridos durante o trabalho, bem como a liminar prevendo o pagamento de um salário mínimo aos entregadores em grupo de risco da COVID-19, sob suspeita ou diagnosticados. Tal liminar foi negada pela desembargadora Dóris Ribeiro Prina, do TRT-2, sob a justificativa da modernização das relações de trabalho e da ideologia do liberalismo econômico representando assim a regressividade das relações de trabalho mesmo em pandemia.

Portanto, a uberização é o resultado do receituário neoliberal baseado na flexibilização, na desregulação e na privatização e consoante apresentamos, a uberização tem se aprofundado nos tempos de pandemia em que vivemos com mais informalização, subsunção, precarização, vulnerabilidade, desigualdade social e exposição ao risco durante as corridas, o ritmo, a intensidade e a extensão jornada, bem como adoecimentos, (certamente) mortes (mesmo que sem diagnósticos preciso da COVID-19), protestos e paralisações.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. *Uberização do trabalho: subsunção real da viração*. 2017. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2017/02/110685>>. Acesso em: 03 ago. 2020.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização e viração: mulheres periféricas no centro da acumulação capitalista. *Revista Margem Esquerda*. SP, São Paulo, n. 31, p. 54-61, 2018.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Psicoperspectivas*. Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 1-11, 2019.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? *Estudos Avançados*. SP, São Paulo, v. 34, n. 98, p. 111-126, 2020.

AGUILHAR, Ligia; CAPELAS, Bruno. Uber anuncia chegada a Belo Horizonte. Estadão, Redação Link, [online], 2014. Disponível em: <<https://link.estadao.com.br/noticias/geral,uber-anuncia-chegada-a-belo-horizonte,10000030518>>. Acesso em: 16 ago. 2020.

BEHRING, Elaine Rossetti. *Brasil em contra-reforma: desestruturação do Estado e perda de direitos* (2ª ed.). São Paulo: Cortez, 2008.

CABIFY. Termos e condições de uso. Disponível em: <<https://cabify.com/brazil/terms>>. Acesso em: 18 ago. 2020.

CHAVES JUNIOR, José Eduardo Resende; MENDES, Marcus Menezes Barberino; OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. Subordinação, dependência e alienidade no trânsito para o capitalismo tecnológico. In: LEME, Ana Carolina Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JUNIOR, José Eduardo Resende. *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, p. 166-179, 2017.

COSTA, Angelo Brandelli; ZOLTOWSKI, Ana Paula Couto. Como escrever um artigo de revisão sistemática. In: ELIAS, Ana Catarina de Araújo; GIGLIO, Joel Sanes. *A questão da espiritualidade na realidade hospitalar: o psicólogo e a dimensão espiritual do paciente*. *Estudos Psicológicos*. SP, Campinas, v. 18, n. 3, p. 23-32, 2001.

DE CASTRO, Viviane Vidigal. *As ilusões da Uberização: Um estudo à luz da experiência de motoristas Uber* (Dissertação de Mestrado). Universidade do Estadual de Campinas, Campinas, São Paulo, 2020.

FERNANDES, Carolina. Taxistas de BH fazem carreata para pressionar regulamentação de aplicativos. Hoje em Dia, [online], 14 maio 2018. Disponível em: <<https://www.hojeemdia.com.br/horizontes/taxistas-de-bh-fazem-carreata-para-pressionar-regulamenta%C3%A7%C3%A3o-de-aplicativos-1.621273>>. Acesso em: 16 ago. 2020.

FONSECA, Mariana. 99 e Uber brigam pelo holofote. Enquanto isso, Cabify já cresceu 20 vezes. Exame, [online], 11 jun. 2018. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/pme/99-e-uber-brigam-pelo-holofote-enquanto-isso-cabify-ja-cresceu-20-vezes/>>. Acesso em: 16 ago. 2020.

FRANCO, David Silva; Ferraz, Deise Luiza da Silva. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. *Cadernos EBAPE.BR*. RJ, Rio de Janeiro, v. 17, Edição Especial, p. 844-856, 2019.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. *Digital labour platforms and the future of work: towards decent work in the online world*. Geneva: International Labour Office, 2018.

KREIN, José Dari; ABÍLIO, Ludmila; FREITAS, Paula; BORSARI, Pietro; CRUZ, Reginaldo. Flexibilização das relações de trabalho: insegurança para os trabalhadores. *Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região*. SP, Campinas, n. 52, p. 41-66, 2018.

LIMA, Jacob Carlos; BRIDI, Maria Aparecida. Trabalho digital e Emprego: a reforma trabalhista e o aprofundamento da precariedade. *Caderno CRH*. BA, Bahia, v. 32, n. 86, p. 325-342, 2019.

MARQUES, Léa; HENRIQUE, Artur; TEIXEIRA, Daniel; ABÍLIO, Ludmila. *Informalidade: realidades e possibilidades para o mercado de trabalho brasileiro*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2018.

PASQUALE, Frank. *The black box society: the secret algorithms that control money and information*. Cambridge: Harvard University Press, 2015

PIRES, Elisa Guimarães Brandão. Aplicativos de transporte e o controle por algoritmos: repensando o pressuposto da subordinação jurídica (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Direito, Belo Horizonte, Minas Gerais, 2019.

SINGER, Paul. Desenvolvimento capitalista e desenvolvimento solidário. *Revista Estudos Avançados*. SP, São Paulo, v. 18, n. 51, p. 7-22, 2004.

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

TÁXIS FAZEM ATO CONTRA UBER EM VÁRIOS PONTOS DO RIO; ATERRO SEGUE FECHADO. G1, [online], 24 jul. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/07/taxistas-se-concentram-para-protesto-contr-uber-no-rio-aterro-e-fechado.html>>. Acesso em: 19 ago. 2020.

TAXISTAS PROTESTAM CONTRA MOTORISTAS DA UBER EM VITÓRIA. G1, [online], 27 mar. 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/espírito-santo/noticia/2017/03/taxistas-protestam-contr-motoristas-da-uber-em-vitoria.html>>. Acesso em: 19 ago. 2020.

TAXISTAS PROTESTAM CONTRA UBER E BLOQUEIAM VIAS NO RECIFE. G1, [online], 16 nov. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2016/11/taxistas-fazem-protestos-e-bloqueiam-ruas-e-avenidas-no-recife.html>>. Acesso em: 19 ago. 2020.

UCHÔA-DE-OLIVEIRA, Flávia Manuella. Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*. SP, São Paulo, v. 45, p. 1-8, 2020.

UBER. Fatos e dados sobre Uber. [Sítio eletrônico]. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber>>. Acesso em: 16ago. 2020a.

UBER. Termos e condições gerais dos serviços de intermediação digital. Disponível em: <<https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>>. Acesso em: 16 ago. 2020ab.

VENCO, Selma. Uberização do trabalho: um fenômeno de tipo novo entre os docentes de São Paulo, Brasil? *Cadernos de Saúde Pública*. RJ, Rio de Janeiro, v. 35, suppl. 1, p. 1-17, 2019.

99APP. 99APP baixa o preço e acirra guerra de aplicativos de transporte. Veja, [online], 8 ago. 2018. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/economia/99-baixa-o-preco-e-acirra-guerra-de-aplicativos-de-transporte/>>. Acesso em: 16 ago. 2020.

99POP. Termos de uso motorista. Última atualização: 31 ago. 2018. Disponível em: <<https://99app.com/legal/termos/motorista/>>. Acesso em: 16 ago. 2020.

99APP. Sobre a 99. [Sítio eletrônico]. Disponível em: <<https://99app.com/sobre-a-99/>>. Acesso em: 16 ago. 2020.