

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL
NÍVEL MESTRADO**

FÁBIO RAMOS CANNAS

**A INFLUÊNCIA DAS TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO –
TIC's NAS RELAÇÕES SOCIAIS (DE TRABALHO) ENTRE MOTORISTAS E A
UBER**

Porto Alegre

2019

FÁBIO RAMOS CANNAS

**A INFLUÊNCIA DAS TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO -
TIC's NAS RELAÇÕES SOCIAIS (DE TRABALHO) ENTRE MOTORISTAS E A
UBER**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Política Social e Serviço Social do Instituto de Psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Política Social e Serviço Social.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Frola Dillenburg

Linha de Pesquisa: Fundamentos do Serviço Social, Formação e Trabalho Profissional

Porto Alegre

2019

FÁBIO RAMOS CANNAS

**A INFLUÊNCIA DAS TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO -
TIC's NAS RELAÇÕES SOCIAIS (DE TRABALHO) ENTRE MOTORISTAS E A
UBER**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Política Social e Serviço Social do Instituto de Psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Política Social e Serviço Social.

Aprovado em 19/07/2019

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dra. Rosa Maria Castilhos Fernandes – UFRGS

Prof. Dr. Ronaldo Herrlein Júnior – UFRGS

Prof. Dr. César Andre Luiz Beras - UNIPAMPA

Prof. Dr. Fernando Frota Dillenburg – Orientador

AGRADECIMENTOS

A minha esposa Cristina, entusiasta da produção do conhecimento e da intervenção em campo, parceira de vida e de sonhos. Aos meus filhos Francisco e Clara, a quem me esforço para ser exemplo. Ao professor Fernando, pessoa que conjuga intelectualidade e militância dedicada ao marxismo, agradeço pela paciente e rigorosa orientação.

RESUMO

Esta dissertação buscou identificar as características das relações sociais de trabalho influenciadas pelo uso de Tecnologias da Informação e Comunicação – TICs, entre trabalhadores motoristas e a empresa Uber. É resultado de uma pesquisa qualitativa de caráter exploratório com fontes documentais. Como método de apoio para análise de dados, utilizamos a Análise de Discurso e a base teórica teve enfoque na teoria e tradição marxista. O corpus central de nossa análise partiu de um conjunto de regulamentações, entre Leis e Decretos de diversas cidades brasileiras, citadas pela Uber como referência para demais municípios regulamentarem a atividade de transporte de passageiros por aplicativo. Ao longo da pesquisa identificamos três diferentes situações que nos possibilitaram caracterizar distintas relações sociais entre os motoristas e a Uber. Em algumas situações identificamos formas clássicas de assalariamento, demonstrando que a atividade da Uber se realiza na esfera da produção, como na indústria da comunicação (transporte de pessoas). Isso, em algumas situações, faz o trabalho do motorista da Uber um trabalho produtivo, pois ele produz um valor excedente ao valor de sua força de trabalho, excedente que é apropriado por uma, ou várias empresas capitalistas. Esse debate também foi permeado por reflexões acerca do surgimento de novas demandas de Políticas Sociais, a possibilidade de novas expressões da questão social e a preocupação com a Proteção Social da classe trabalhadora.

Palavras-chave: Tecnologias da Informação e Comunicação – TICs. Relações Sociais. Uber. Políticas Sociais. Marx. Capitalismo.

ABSTRACT

This dissertation sought to identify the characteristics of the social relations of work influenced by the use of Information and Communication Technologies - ICTs, between workers drivers and Uber. It is the result of qualitative exploratory research with documentary sources. As a method of support for data analysis, we used Discourse Analysis and the theoretical basis focused on Marxist theory and tradition. The central corpus of our analysis came from a set of regulations, between Laws and Decrees of several Brazilian cities, cited by Uber as a reference for other municipalities to regulate the activity of passenger transportation by application. Throughout the research we identified four different situations that allowed us to characterize different social relationships between drivers and Uber. In some situations, we have identified classic forms of wage labor, demonstrating that Uber's activity is carried out in the sphere of production, as in the communication industry (transportation of people). This makes the work of the Uber driver a productive work, for it produces a surplus value to the value of its labor power, surplus that is appropriated by one or several capitalist enterprises. This debate was also permeated by reflections about the emergence of new demands of Social Policies, the possibility of new expressions of the social question and the concern with the Social Protection of the working class.

Key-words: Information and Communication Technologies – ICTs. Social Relationships. Uber. Social Politics. Marx. Capitalism

LISTA DE SIGLAS

| | |
|--------|---|
| ANATEL | Agência Nacional de Telecomunicações |
| APP | Aplicativo |
| ATTC | Administradora de Tecnologia em Transporte Compartilhado |
| CMUV | Comitê Municipal de Uso Viário |
| DIEESE | Departamento Intersindical de Estatística e Estudo Socioeconômico |
| EO | Empresa Operadora |
| IBGE | Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística |
| OTIR | Operadora de Transporte Individual Remunerado |
| OTT | Operadora de Tecnologia de Transporte |
| OTTCs | Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas |
| PNAD | Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio |
| PRCs | Provedoras de Redes de Compartilhamento |
| PROVER | Provedoras de Redes de Compartilhamento |
| TICs | Tecnologias da Informação e Comunicação |

SUMÁRIO

| | |
|---|------------|
| 1 INTRODUÇÃO | 8 |
| 1.1 CAMINHOS METODOLÓGICOS | 11 |
| 2 TECNOLOGIA E TRABALHO | 18 |
| 2.1 HISTÓRICO DO DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO E SUA UTILIZAÇÃO PARA O TRABALHO | 18 |
| 2.2 O SURGIMENTO DA INTERNET E AS TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO | 22 |
| 2.2.1 O Crescimento da Comunicação Sem Fio | 25 |
| 2.2.2 Dados sobre Telefonia Móvel e Internet no Brasil | 27 |
| 2.2.3 A Influência do Setor de Tecnologia no Mercado Mundial | 29 |
| 2.2.4 As Empresas Rede | 34 |
| 2.3 O DESENVOLVIMENTO DO SETOR DE SERVIÇOS A PARTIR DE APLICATIVOS..... | 36 |
| 2.3.1 A Economia do Compartilhamento | 40 |
| 2.3.2 Outras Empresas de Aplicativos de Transporte de Passageiros | 43 |
| 2.3.3 O surgimento da Uber | 49 |
| 2.3.3.1 Estratégia de Publicidade da Uber | 50 |
| 2.3.3.2 Valor de mercado e projeto do carro autônomo da Uber..... | 52 |
| 2.3.4 Dados sobre a operação da Uber no Brasil | 53 |
| 2.4 O SETOR DE SERVIÇOS POR APLICATIVOS – QUESTÃO TECNOLÓGICA E QUESTÃO SOCIAL..... | 54 |
| 2.4.1 Novas Demandas de Proteção Social | 58 |
| 3 REGULAMENTAÇÃO OU DESREGULAMENTAÇÃO | 64 |
| 3.1 A DESREGULAMENTAÇÃO COMO PRINCÍPIO DA UBER | 64 |
| 3.2 ANÁLISE DAS REGULAMENTAÇÕES CITADAS COMO EXEMPLO PELA UBER | 67 |
| 3.3 A REGULAMENTAÇÃO DE PORTO ALEGRE/RS..... | 91 |
| 4 RELAÇÕES SOCIAIS DE TRABALHO ENTRE MOTORISTAS E A UBER | 96 |
| 4.1 RELAÇÕES SOCIAIS NA PERSPECTIVA MARXISTA | 103 |
| 4.2 TRABALHO PRODUTIVO E IMPRODUTIVO NO SETOR DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE..... | 100 |
| 4.3 COMO DIRIGIR PARA A UBER..... | 100 |
| 4.3.1 Forma de Remuneração dos Motoristas | 112 |

| | |
|--|--------------------------------------|
| 4.4 DIFERENTES RELAÇÕES SOCIAIS (DE TRABALHO) ENTRE MOTORISTAS E A UBER | 108 |
| 4.4.1 1º Frotista Uber – Motorista Comissionado | 108 |
| 4.4.2 2º Motorista com Veículo Alugado..... | 112 |
| 4.4.3 3º Motorista Proprietário do Veículo..... | 115 |
| 4.6 A ILUSÃO DE NÃO SE SUBORDINAR | 118 |
| 4.7 MOVIMENTOS DE RESISTÊNCIA..... | ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO. |
| 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS | 133 |
| REFERÊNCIAS..... | 135 |

1 INTRODUÇÃO

A presente dissertação buscou identificar as características das relações sociais de trabalho influenciadas pelo uso de Tecnologias da Informação e Comunicação – TICs, entre trabalhadores motoristas e a empresa Uber. Essas relações podem constituir-se como pilares das transformações em curso no mundo do trabalho, influenciando não apenas o setor de transporte de passageiros por aplicativo, mas diversos outros segmentos a partir do setor de serviços na era digital

A partir da segunda metade do século XX, com o advento da internet e da possibilidade de conexão móvel, as Tecnologias de Informação e Comunicação – TICs têm contribuído para profundas mudanças sociais e econômicas. A celeridade de suas novas descobertas e aplicações contribuem para constituir um ambiente em que a questão social se expressa como reflexo da rápida transformação do modelo de acumulação capitalista no início do século XXI.

Diante deste cenário, acreditamos na pertinência de explorarmos como as novas Tecnologias da Informação e Comunicação influenciam as relações no mundo do trabalho. É necessário estarmos atentos às inovações tecnológicas inseridas nas mais diversas dimensões da vida em sociedade, em especial, nas novas formas de trabalho decorrentes dessas inovações. O desafio de criar mecanismos de resistência à precarização do trabalho deve ser permanente enquanto as contradições entre o capital e o trabalho persistirem em criar novas expressões da questão social. Este, segundo Iamamoto:

Na esfera da organização da produção, o padrão fordista-taylorista convive com formas de organização da produção dotadas de elevado padrão tecnológico, mediante a incorporação dos avanços científicos de última geração apropriados pelas empresas multinacionais, mas que tem como contrapartida relações de trabalho regressivas do ponto de vista dos interesses dos trabalhadores. (IAMAMOTO, 2015, p. 143).

Ainda, segundo a autora, as novas tecnologias capturam os espaços privados, subordinando-os aos movimentos do modo de produção capitalista que extrapolam o território da produção, e fazem com que todo o cotidiano passe a ser administrado a partir da lógica da mercantilização universal das relações sociais. (IAMAMOTO, 2015). Invade, dessa forma, áreas que outrora o indivíduo podia reservar como espaços de autonomia, como a família, a fruição estética, o ócio e o erotismo.

O exemplo mais recente do surgimento de novas formas de prestação de serviços, a partir exclusivamente da utilização de aplicativos ou plataformas *online*, é identificado no setor de transporte individual de passageiros, também chamado de “compartilhamento de viagens”. Embora algumas empresas operassem modelos de negócios similares no início dos anos 2000, nos Estados Unidos, foi em 2010 que a maior operadora mundial desse segmento nasceu, a Uber, em São Francisco (EUA).

Segundo dados disponibilizados pela Uber, no Brasil são aproximadamente 600 mil motoristas cadastrados em atividade. Somadas as demais empresas de transporte por aplicativos em operação no país, totalizam mais de 1 milhão de trabalhadores nesse segmento (VEJA, 2019). Esse universo de trabalhadores, como veremos a frente, não possuem nenhuma relação formal de trabalho com as empresas de transporte por aplicativo, portanto habitam a esfera do trabalho desprotegido.

Nesse sentido, que o debate das Políticas Sociais e da Proteção Social se faz presente também como fio condutor de nossa reflexão. É preciso ter clareza que a emergência e a institucionalização de uma questão não se trata de um processo simples, mecânico ou natural. As forças de resistência tendem a acompanhar paralelamente seu desenvolvimento, seja por setores conservadores da sociedade, seja por fatores econômicos de tendências liberais. Conforme Fleury (1994, p. 131), “existem diferentes formas de poder que impedem o surgimento histórico de uma questão, tais como negar sua problematidade, afirmar sua inevitabilidade, relegá-la ou reprimi-la”.

O processo de análise e a base teórica desta pesquisa tiveram o enfoque na teoria e tradição marxista. A forma de exposição buscou apresentar pensamentos de diferentes autores, tendo a compreensão de que o contraditório faz parte de um método que pretende situar-se enquanto dialético. Dessa forma, buscamos responder o seguinte problema: Como o uso de Tecnologias de Informação e Comunicação - TICs, a partir de aplicativos em dispositivos móveis em rede, pode influenciar nas relações sociais entre trabalhadores motoristas e a empresa de transporte por aplicativo Uber? As questões norteadoras que contribuíram para nossas reflexões foram: Quais características da legislação brasileira vêm contribuindo para a regulamentação ou desregulamentação da atividade de motorista por aplicativo no país? Quais relações sociais se estabelecem entre o

motorista prestador de serviço e a empresa proprietária da tecnologia para uso do aplicativo?

No que tange nosso objetivo geral apresentamos o seguinte: Identificar as características das relações sociais de trabalho influenciadas pelo uso de Tecnologias da Informação e Comunicação – TICs, a partir de dispositivos móveis em rede, no trabalho de motoristas de transporte de passageiros pela empresa de transporte por aplicativo - Uber. Quanto aos objetivos específicos: a) Caracterizar, a partir de Leis e Decretos, como as regulamentações municipais influenciaram na caracterização das relações sociais, entre trabalhadores motoristas e a Uber. b) Identificar quais relações sociais de trabalho se estabelecem entre a empresa proprietária da tecnologia para utilização do aplicativo e o motorista de transporte, a partir do uso de Tecnologias da Informação e Comunicação – TICs, pela plataforma online – Uber.

O estudo está estruturado da seguinte maneira: após a introdução, no capítulo 2 apresentamos um resgate do histórico do desenvolvimento tecnológico e sua utilização para o trabalho, e em sua cronologia mais recente com o surgimento da Internet e das Tecnologias da Informação e Comunicação – TICs. O recorte para a realidade brasileira é feito a partir do crescimento da comunicação sem fio no país e dados sobre telefonia móvel e internet no Brasil. Ao destacarmos a influência do setor de tecnologia no mercado mundial, a constituição das empresas rede e o desenvolvimento do setor de serviços a partir de aplicativos, apresentamos a chamada economia do compartilhamento e o surgimento da Uber. Ainda, ao final do capítulo 2, introduzimos as reflexões sobre o que denominamos de Questão Tecnológica em relação a Questão Social e o contexto para o surgimento de novas demandas de Proteção Social.

No capítulo 3 faremos o debate sobre a regulamentação ou desregulamentação dos serviços de transporte de passageiros por aplicativos no Brasil. Analisaremos um conjunto de 9 regulamentações apresentadas pela Uber como referência para as demais cidades brasileiras que optarem em regulamentar esse tipo de atividade. No entanto, percebe-se logo de início que a desregulamentação é o princípio norteador das empresas de transporte por aplicativo. Neste capítulo, também analisaremos a legislação da cidade de Porto Alegre, criticada inicialmente pela Uber, mas que após algumas alterações caiu nas

graças da empresa. Não menos importante, a reforma trabalhista de 2017 também foi objeto de análise, mais especificadamente nos itens que trata do tele trabalho.

Por fim, no capítulo 4 identificamos algumas situações e tentamos caracterizar as diferentes relações sociais que se estabelecem entre os trabalhadores motoristas e a Uber. Buscamos também desvelar o modo de funcionamento da atividade realizada pelos motoristas e a Uber, desde a forma de cadastramento, remuneração, até as sanções e desligamentos unilaterais feitos pela empresa. Neste capítulo também exploramos os conceitos de trabalho produtivo e improdutivo na teoria marxista, estabelecendo as possíveis relações com o setor de serviços de transporte de passageiros por plataformas digitais.

1.1 CAMINHOS METODOLÓGICOS

Nossa preocupação ao apresentarmos a proposta metodológica foi em não realizarmos um estudo que se atenha em excessos de formalismos improdutivos, resultando na formulação de soluções estereotipadas. Tampouco pretendemos desconsiderar os paradigmas, o que poderia nos levar ao empirismo simplista em nossos resultados. Segundo Minayo (1994), o endeusamento das técnicas produz um formalismo árido ou respostas padronizadas. Seu desprezo, ao contrário, leva ao empirismo sempre ilusório em suas conclusões, ou a especulações abstratas e estéreis.

Propomo-nos a realizar esta pesquisa tendo como ponto de partida nosso objetivo: Identificar as características das relações de trabalho influenciadas pelo uso de Tecnologias da Informação e Comunicação – TICs, a partir de dispositivos móveis em rede, no trabalho dos motoristas de transporte de passageiros pela empresa – Uber. Para isso, pretendemos fazer uso de um método de pesquisa qualitativa, de caráter exploratório, considerando-o o mais adequado para o tipo de investigação que intencionamos desenvolver. Sobre o método qualitativo, Minayo afirma:

Que o objeto das Ciências Sociais é essencialmente qualitativo. A realidade social é o próprio dinamismo da vida individual e coletiva com toda a riqueza de significados [...] Para isso, ela aborda o conjunto de expressões humanas constantes nas estruturas, nos processos, nos sujeitos, nos significados e nas representações. (MINAYO, 1994, p. 15)

Dessa forma, vamos buscar explorar o universo dos significados, das representações e das subjetividades presentes em nosso objeto de pesquisa. Por sua vez, o caráter exploratório justifica-se segundo Vergara:

Por ser realizada em áreas na qual há pouco conhecimento acumulado e sistematizado. Por sua natureza de sondagem, não comporta hipóteses, que, todavia, poderão surgir durante ou ao final da pesquisa. (VERGARA, 2009, p. 42).

Por tratar-se de pesquisa exploratória entendemos ser mais adequado no que se refere aos procedimentos, utilizarmos como meio de investigação a realização de uma pesquisa de caráter documental. Mesmo tendo a compreensão de que qualquer pesquisa acadêmica deva obrigatoriamente iniciar por uma pesquisa bibliográfica, para conhecer as produções já realizadas sobre o tema, acreditamos que esse procedimento seja adequado para dar continuidade ao desenvolvimento de nosso estudo. Segundo Fonseca:

A pesquisa bibliográfica é feita a partir do levantamento de referências teóricas já analisadas, e publicadas por meios escritos e eletrônicos, como livros, artigos científicos, páginas de web sites. Qualquer trabalho científico inicia-se com uma pesquisa bibliográfica, que permite ao pesquisador conhecer o que já se estudou sobre o assunto. Existem porém pesquisas científicas que se baseiam unicamente na pesquisa bibliográfica, procurando referências teóricas publicadas com o objetivo de recolher informações ou conhecimentos prévios sobre o problema a respeito do qual se procura a resposta (FONSECA, 2002, p. 32).

No que diz respeito à pesquisa documental, acreditamos que um conjunto de fontes de informações baseadas em instituições renomadas e respeitadas podem ser utilizadas para subsidiar nossos estudos, mesmo com dados que ainda não tenham recebido o devido tratamento de análise. Onde Fonseca destaca que:

A pesquisa documental trilha os mesmos caminhos da pesquisa bibliográfica, não sendo fácil por vezes distingui-las. A pesquisa bibliográfica utiliza fontes constituídas por material já elaborado, constituído basicamente por livros e artigos científicos localizados em bibliotecas. A pesquisa documental recorre a fontes mais diversificadas e dispersas, sem tratamento analítico, tais como: tabelas estatísticas, jornais, revistas, relatórios, documentos oficiais, cartas, filmes, fotografias, pinturas, tapeçarias, relatórios de empresas, vídeos de programas de televisão, etc. (FONSECA, 2002, p. 32).

Nosso principal *corpus* para a realização da pesquisa documental foi o conjunto de legislações referenciadas pela empresa Uber como exemplo para

regulamentação do transporte por aplicativo no Brasil. São elas as seguintes legislações:

- Lei Federal nº 13.640/2018
- Decreto nº 16.770/16 e o Decreto nº 16.785/16 – Vitória/ES
- Decreto nº 17.462/17 – São José dos Campos/SP
- Decreto nº 58.981/16 – São Paulo/SP
- Lei Distrital nº 5.691/16 – Brasília/DF
- Decreto nº 16.832/18 – Belo Horizonte/MG
- Decreto nº 1.302/17 – Curitiba/PR
- Lei nº 4.850/17 – Osasco/SP
- Lei nº 15.539/17 – Campinas/SP
- Decreto nº 44.399/18 – Rio de Janeiro/RJ

Para além das legislações mencionadas, utilizamos dados estatísticos e fontes secundárias com base em relatórios elaborados por instituições oficiais do Estado, como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Este instituto também é responsável pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio – PNAD, rica em características socioeconômicas da sociedade brasileira. Fontes como o Departamento Intersindical de Estatística e Estudo Socioeconômico – DIEESE, instituição reconhecida nacionalmente, contribuem com dados sobre trabalho e emprego no Brasil.

Ainda sobre fontes secundárias, a Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL apresenta sistematicamente um conjunto de informações sobre cada tecnologia utilizada no país: acesso à banda larga, a celular e a computadores remotos, por cidade, estado e regiões do Brasil. O cruzamento dessas informações nos revelou tendências do comportamento e da população economicamente ativa quanto à utilização de novas tecnologias e sua relação com o mundo do trabalho.

No que diz respeito ao número de trabalhadores que prestam serviço para a Uber no Brasil, os dados são divulgados pela própria empresa, chegando a mais de meio milhão de motoristas. Sobre esse universo, a autora Minayo (1994) define que “a pesquisa qualitativa não se baseia no critério numérico para garantir sua representatividade. Uma pergunta importante nesse item é quais indivíduos sociais tem uma vinculação mais significativa para o problema a ser investigado?”.

Outros importantes elementos que constituíram a base para nossa pesquisa documental foram decorrentes da Internet. Páginas de redes sociais como Facebook, portais de notícias como G1, UOL e Terra. Veículos de imprensa tradicionais em meios digitais como Estadão, Folha de São Paulo e Zero Hora. Outros sites menos conhecidos, mas de circulação na área da Tecnologia da Informação, ofereceram conteúdos atualizados sobre o tema em análise, contribuindo com nossos objetivos.

Sobre o conjunto de procedimentos analíticos que foram utilizados para a análise dos dados, a Análise de Discurso, de vertente francesa de Michel Pêcheux, foi adotada como metodologia e procedimento na tentativa de desvelar os significados presentes na realidade a partir dos textos e materiais escritos. Segundo Orlandi:

O discurso torna possível tanto a permanência e a continuidade quanto o deslocamento e a transformação do homem e da realidade em que ele vive. O trabalho simbólico do discurso está na base da produção da existência humana. (ORLANDI, 2003, p. 15).

Segundo a autora, o ponto de partida da Análise de Discurso é como um objeto simbólico pode produzir significados levando em consideração seus aspectos sociais, históricos e ideológicos (ORLANDI, 2003). Dessa forma, o que propõe-se é a utilização das técnicas desse método na tentativa de desvelar os sentidos da palavra escrita.

Sobre aspectos éticos, destacamos alguns elementos que consideramos necessários para a realização desta pesquisa, levando em conta que a ética em pesquisa para além de seu caráter reflexivo permanente, que segundo Rios (2011) está relacionada à orientação da ação na direção da concretização de um bem coletivo, necessita ser observada de modo objetivo e integral em todas as etapas da pesquisa. Segundo Diniz e Guerriero:

Como regra geral, grande parcela das pesquisas sociais envolve “risco mínimo” aos participantes, ou seja, risco semelhante ao de qualquer relação social fora do contexto da pesquisa. É na fase de divulgação dos resultados que estão os maiores desafios éticos, tais como garantia de anonimato e sigilo, ideias sobre representação justa, compartilhamento dos benefícios da pesquisa, devolução dos resultados, etc. (DINIZ; GUERRIERO, 2008, p. 81).

Segundo as autoras, o risco mínimo se apresenta justamente no processo de coleta de dados, o que não significa que ele se mantém no patamar mínimo durante todo o processo (DINIZ; GUERRIERO, 2008). Portanto a preocupação é o olhar ético principalmente nos momentos de análise e divulgação dos resultados. Outro aspecto diz respeito ao compartilhamento dos benefícios da pesquisa, onde a partir da divulgação dos resultados, tanto para a comunidade acadêmica, quanto para os motoristas de aplicativos, esperamos que estes permitam refletir sobre o uso das tecnologias em sua atividade, proporcionando algum tipo de transformação que produza melhorias em sua condição de trabalho e consequente qualidade de vida.

No que tange o conjunto de procedimentos analíticos que utilizamos para a análise dos dados, nos referendamos no método denominado Análise de Discurso – AD. O ponto de partida da AD é como um objeto simbólico pode produzir significados levando em consideração seus aspectos sociais, históricos e ideológicos. Dessa forma, o que propõe-se é a utilização das técnicas desse método na tentativa de explorarmos os sentidos da palavra escrita. Sendo que as palavras podem mudar de sentido segundo a posição daqueles que a empregam, portanto, atribuindo maior força as formações ideológicas dos sujeitos.

Nesse sentido, utilizamos como constituição do *corpus* de análise, a partir da concepção da linguagem como forma de ação ou interação, recortes de fragmentos da legislação citada pela empresa Uber como referência no Brasil, para regulamentação do transporte privado de passageiros por aplicativo. Através de paráfrases e metáforas, tentar-se-á mostrar os efeitos de sentidos do discurso e no que se refere à pluralidade, várias possibilidades de leituras que um discurso pode assumir.

A partir da constituição de dois grupos do corpus de análise, motorista e empresa, nossa proposta foi a utilização da Análise de Discurso – AD estruturada a partir da vertente francesa para constituição do processo analítico. Sendo nosso principal objetivo a tentativa de evidenciar a relação social existente entre motoristas e a Uber, a partir do discurso (escrito) e da ideologia (percepção). Segundo Azevedo, Bernardino e Daróz:

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

sujeito, é constitutivamente heterogêneo. (AZEVEDO; BERNARDINO; DARÓZ, 2014, p. 18).

Para a Análise de Discurso, todo discurso é projetado pelo sujeito, e todo sujeito, sendo um sujeito-histórico, não existe sem a presença da ideologia. É através do discurso, considerado palavra em movimento, que materializamos nossa ideologia. Sobre o processo metodológico de realização da AD, podemos considerar uma característica de permanente processo de construção estudando o objeto em sua totalidade. Segundo Silva e Araújo:

O objeto (corpus) e os efeitos de sentido que vão impondo a teoria a ser trabalhada, pois em AD, teoria e metodologia caminham juntas, lado a lado, uma dando suporte a outra, não podendo separá-las. Desse modo, os estudos nessa linha de pesquisa possuem sempre um caráter qualitativo / -interpretativista, que estuda o objeto de investigação em seu contexto natural na tentativa de dar sentido aos fenômenos levando em conta os significados que as pessoas lhe atribuem. (SILVA; ARAÚJO, 2017, p. 20).

Para tanto, a maior relevância no processo de análise se sustenta na profundidade e não na extensão do *corpus*. Não trata-se de uma leitura linear ou horizontal do início ao fim, mas a possibilidade da extração de recortes de fragmentos. Não há análise quantitativa dos dados, sendo seu principal dispositivo analítico, o que denominam de “exaustividade vertical”.

No que tange a identificação dos recortes do corpus, observa-se a necessidade de seleção desses fragmentos no momento em que se entrecruzam e se dispersam. É nesse momento em que a análise se realizou buscando localizar a integração desses recortes de acordo com o objetivo que se pretendeu alcançar.

Diante da metodologia de Análise de Discurso podemos explorar o corpus a partir de diferentes vieses. Nesse sentido, precisamos refletir sobre algumas categorias de análise que são centrais na vertente francesa da AD, que tem como seu principal teórico Michel Pêcheux (1990). Segundo o autor:

Para qualquer processo analítico em AD é preciso articular três regiões do saber, para chegarmos às categorias: materialismo histórico, enquanto teoria das formações sociais e suas transformações; a linguística, enquanto teoria dos processos não subjetivos de enunciação e a teoria do discurso, como teoria da determinação histórica dos processos semânticos. (PÊCHEUX, 1990, p. 97).

Uma das categorias apresentadas é chamada de *efeitos do sentido*, onde elementos de convergência e divergência são explorados. Soma-se a formulação

dessa categoria a presença da memória discursiva, centrada a partir também do esquecimento, ou seja, o que é dito e o que não é dito constituindo-se objeto de análise. Nessa categoria, podemos observar nas legislações a ausência de termos e nomenclaturas que se reportem a legislação trabalhista, que poderiam contribuir para a configuração de uma relação formal de trabalho. Evitar a nomenclatura “motorista” nos parece uma alternativa utilizada quase que pela totalidade das legislações. Evitar dizer que a Uber é uma empresa de transporte, também nos remete ao movimento de burlar a legislação trabalhista. Nesse sentido, não estando nunca presente no corpus, ou seja, na legislação, a possibilidade de interação entre “motorista” e “empresa de transporte”.

Por fim, uma segunda categoria apresentada denomina-se *condições de produção*, que está diretamente relacionada à localização onde os discursos são produzidos. É o espaço e o tempo que determina a contextualização desse discurso. Aqui são destacadas as condições históricas em que as legislações analisadas foram elaboradas, a hegemonia de um modelo de produção capitalista, um cenário de desemprego massivo, o *lobby* e capacidade de mobilização das grandes companhias internacionais e agentes políticos suscetíveis a pressões do setor privado. Com isso, as empresas de “transporte” ganham outra roupagem, agora denominando-se “Administradora de Tecnologia em Transporte Compartilhado” ou “Provedoras de Redes de Compartilhamento”.

2 TECNOLOGIA E TRABALHO

2.1 HISTÓRICO DO DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO E SUA UTILIZAÇÃO PARA O TRABALHO

O tema do desenvolvimento tecnológico abre perspectivas de um debate sobre suas possibilidades de utilização, em especial no campo da informação e comunicação, a partir da lógica de um modelo de sociedade estruturado pelo processo de acumulação capitalista. Nesse sentido, tendo compreensão sobre o caráter contraditório das relações sociais na sociedade de classes, a tecnologia ocupa um lugar ainda de disputa sobre os efeitos de sua aplicação, podendo ser mediada frente aos interesses dos trabalhadores em suas necessidades de melhores condições de vida e de trabalho.

Mesmo que seu uso, predominantemente, opere na lógica de um modelo de produção capitalista, a tecnologia contém a possibilidade de acolher interesses diversos, situando-se em consonância com as lutas e resistências sociais. Os desafios colocados frente às transformações no mundo do trabalho, potencializados pelas inovações tecnológicas, são um campo fértil para apreensão da realidade e suas implicações sociais e econômicas, principalmente os efeitos causados à classe trabalhadora. Segundo Veloso:

As inovações tecnológicas caracterizam-se como espaço de disputa social, e possuem conexões com as finalidades e projetos dos segmentos hegemônicos que as elaboram e constroem. Tendo por base a análise concreta das relações e processos sociais, entende-se a tecnologia como expressão do desenvolvimento das forças produtivas, marcada pelo caráter contraditório constituinte do padrão específico de relações sociais capitalistas. Se ela vem sendo usada pelo capital para potencializar a produtividade e lucro, isso não significa que não possam ser engendradas possibilidades históricas de apropriação desse recurso numa perspectiva alternativa, voltada, por exemplo, à defesa dos direitos sociais e ao fortalecimento de projetos sintonizados com a superação de valores capitalistas. (VELOSO, 2011, p. 18).

O recurso tecnológico tanto pode ser utilizado para reproduzir e conservar características do modo de organização capitalista quanto para superá-lo ou negá-lo, sendo instrumento de mobilização e organização da classe trabalhadora. É nesse sentido que o autor defende a ideia de que a Tecnologia da Informação pode ser utilizada para atender interesses contraditórios, sendo seu uso social objeto de disputa.

A tecnologia é resultado do próprio processo de desenvolvimento social e histórico, sendo que no comunismo primitivo a tecnologia não era contrária ao trabalho. A tecnologia não possui um fim em si mesma, ela é um recurso de mediação que opera conforme sua inserção nas relações sociais. Em uma concepção simples, a tecnologia pode ser entendida como resultado da invenção humana, produzindo algo que não existe na natureza e que contribui para a superação de limites físicos. A tecnologia também não se limita ao tangível, enquanto ferramenta ou instrumento, podendo ser identificada como o desenvolvimento de métodos ou técnicas.

Partir de um pressuposto simples para a compreensão da tecnologia é importante para romper com a utilização do termo em uma visão futurística. Muitas vezes o senso comum nos remete à aproximação daquilo que é tecnológico como algo extremamente sofisticado do ponto de vista de seu desenvolvimento, ou vinculado à informática ou a tecnologias da informação. Para Pinto (2005) o conceito básico de tecnologia está diretamente ligado ao processo de desenvolvimento das forças produtivas da sociedade, sendo a principal delas o trabalho. Entretanto, pode haver desenvolvimento tecnológico sem que disso decorra o desenvolvimento das forças produtivas. Um exemplo é a introdução de máquinas que substituem trabalhadores.

Ainda segundo o autor, a tecnologia pode ser entendida como o estudo da técnica ou do conjunto de técnicas de que dispõe uma sociedade, podendo ser mensurada em qualquer fase histórica de seu desenvolvimento (PINTO, 2005). É a possibilidade de mensuração que contribui para a definição do grau de avanço do processo das forças produtivas de uma sociedade. Nesse sentido, seria um equívoco afirmarmos que vivemos na “era tecnológica”, pois o desenvolvimento da tecnologia pode ser identificado e mensurado em diferentes momentos históricos.

O que podemos afirmar é que, com o desenvolvimento do modelo de produção capitalista, a tecnologia, como meio de produção do capital, recebeu um impulso capaz de desenvolver-se de modo mais rápido e dinâmico. Segundo Marx e Engels (1848) “a burguesia, em seu domínio de classe de apenas um século, criou forças produtivas mais numerosas e mais colossais do que todas as gerações passadas em seu conjunto”. Nessa passagem do Manifesto Comunista, os autores apresentam uma comparação da metade do século XVIII em relação à metade do século XIX, referindo-se ao início do processo de desenvolvimento do sistema

capitalista em comparação a todo período em que reinou o sistema feudal. Nesse sentido, em diferentes fases históricas, o desenvolvimento da tecnologia imprimiu ritmos distintos, mas foi a partir do início do século XVIII, com a consolidação de um modelo de produção capitalista e a potencialização das forças produtivas, que o desenvolvimento tecnológico avançou celeremente.

Portanto, a inovação tecnológica, desde o desenvolvimento de um simples utensílio como um machado de pedra até dispositivos digitais mais modernos, não pode perder sua perspectiva histórica enquanto processo evolutivo do ser humano e da sociedade. Segundo Veloso:

Homens e mulheres produzem as inovações tecnológicas em decorrência de um processo de invenção e projeção, o que demanda um acervo de informações sobre as qualidades das coisas para condicionar seus movimentos operatórios a esse projeto de ação, o qual se converte em finalidade consciente. As diversas tecnologias que nos cercam, e das quais dependemos cada vez mais, são resultado de um longo processo de acumulação de conhecimento. Essa invenção humana se dá a partir de necessidades sociais postas pelo próprio desenvolvimento histórico e social. É a sociedade e as relações sociais nela estabelecidas que oferecem a base sobre as quais demandará a invenção, a projeção e a fabricação de meios para que as finalidades buscadas pelos seres humanos sejam alcançadas. (VELOSO, 2011, p. 41).

O autor procura estabelecer uma abordagem que posiciona a tecnologia como resultado de um processo histórico determinando pelas relações sociais que permeiam o seu desenvolvimento (VELOSO, 2011). Pretende assim superar, portanto, a abordagem simplista e reducionista de que a tecnologia teria fim em si mesma. Abordagem esta que oscila entre a afirmação de que as máquinas substituirão o esforço intelectual dos seres humanos, sendo uma extensão de sua inteligência, e a afirmação de que as máquinas substituirão o trabalho humano físico. Para Vieira Pinto:

Quanto mais poderosas as máquinas, quanto maiores as energias libertadas, maiores esforços exigirão da parte do homem para dominar as colossais forças que começa ser capaz de dirigir, para delas tirar o resultado desejado. Ao contrário do que muita gente diz, as máquinas não encerram seu papel ao libertar o homem do esforço muscular, mas exatamente acarretam para ele a necessidade de mais intenso e difícil esforço intelectual para apoderar-se das possibilidades de ação útil nelas contidas e dar-lhes prosseguimento na produção de outras ainda mais eficientes. (VIEIRA PINTO, 2015, p. 81).

Para o autor nem a tecnologia, nem o maquinário dela derivado podem substituir o trabalho humano (VIEIRA PINTO, 2015). O trabalho é uma característica

eminentemente humana, portanto apenas pode ser realizado pelos homens. Marx (2017) inicia o capítulo V d'O Capital afirmando que “a utilização da força de trabalho é o próprio trabalho” e na sequência apresenta um conceito mais detalhado:

Antes de tudo, o trabalho é um processo entre o homem e a Natureza, um processo em que o homem, por sua própria ação, media, regula e controla seu metabolismo com a Natureza. Ele mesmo se defronta com a matéria natural como uma força natural. Ele põe em movimento as forças naturais pertencentes a sua corporalidade, braços e pernas, cabeça e mão, a fim de apropriar-se da matéria natural numa forma útil para sua própria vida. Ao atuar, por meio desse movimento, sobre a Natureza externa a ele e ao modificá-la, ele modifica, ao mesmo tempo, sua própria natureza. Ele desenvolve as potências nela adormecidas e sujeita o jogo de suas forças a seu próprio domínio. (MARX, 2017, p. 211).

Portanto, trata-se de um equívoco afirmar que as máquinas trabalham ou mesmo que irão substituir o trabalho humano. Elas possuem mecanismos eletrônicos ou mecânicos imitadores do pensamento e da ação humana, mas nada produzem, pois são apenas um instrumento. Mesmo que atualmente apresentem complexos sistemas de gerenciamento de dados e características quase autômatas, as máquinas continuam sendo apenas tecnologias que compõem os meios de produção de um modelo de acumulação capitalista.

A questão central na análise sobre a relação que se estabelece entre o processo de desenvolvimento tecnológico e o trabalho está diretamente ligada à estrutura social em que a tecnologia é concebida, produzida e utilizada. Nesse sentido, também é a característica das relações sociais presentes no modelo de sociedade que vai determinar os interesses de que classe seu uso vai beneficiar. Segundo Veloso:

A tendência hegemônica de uso da tecnologia no âmbito do capitalismo tem sido a satisfação dos interesses da classe dominante, em detrimento das necessidades dos trabalhadores, acentuando as expressões da questão social. Isso não significa, no entanto, que a tecnologia não possa ser apropriada de outra forma. Trata-se de um grande desafio que tem colocando-se na atualidade, apontando para importância da luta da construção de novos usos sociais da tecnologia, voltados à satisfação das necessidades sociais da população como um todo, e não apenas de uma pequena minoria. Mais do que uma questão meramente tecnológica, trata-se de uma luta política que busca colocar a serviço dos trabalhadores o produto de seu próprio trabalho. (VELOSO, 2011, p. 44).

Se por um lado a utilização das inovações tecnológicas tem aprofundado as contradições presentes no modo de produção capitalista, por outro, vislumbra-se a possibilidade de seu uso para mobilização e resistência da classe trabalhadora.

Portanto, não é o desenvolvimento tecnológico em si que determina sua condição, mas o uso social que se faz dele.

2.2 O SURGIMENTO DA INTERNET E AS TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO

O último quartel do século XX e as primeiras décadas do século XXI são um período histórico em que o desenvolvimento tecnológico, a partir da microeletrônica, ganhou maior potência do que ao longo de todo o século XX. Diversos autores apresentam conceitos e nomenclaturas distintas para caracterizá-lo, tais como: “sociedade da informação”, “revolução da tecnologia”, “sociedade em rede”, “terceira revolução tecnológica”, entre outros. Castells (2017), a título de exemplo, quando aborda o tema da comunicação sem fio, desenvolvida a partir do ano de 1990 – assunto que abordaremos com maiores detalhes adiante – afirma que esta foi a tecnologia digital de difusão mais rápida da história da comunicação.

As tecnologias de base microeletrônica passaram a ser empregadas por diversos setores da economia, apoiando-se nos processos de inovação com forte presença de componentes eletrônicos em procedimentos de automação industrial. Mas foi com o surgimento da internet que o potencial transformador das tecnologias digitais passou a ocupar um espaço de destaque em diferentes dimensões da vida em sociedade, em especial, na economia. Contudo, foi a partir de experiências militares que seu desenvolvimento iniciou.

O embrião da internet foi gerado no final da década de 1960, auge da Guerra Fria, pelo Departamento de Defesa dos Estados Unidos, como estratégia de defesa de informação e comunicação. Tinha como objetivo evitar que a rede de comunicação norte americana fosse destruída em caso de um ataque nuclear pela União Soviética. Nesse sentido, a ideia estruturante da rede de computadores é de que a informação não possuísse um centro único de armazenamento, e sim milhares de redes de computadores autônomos em comunicação. Denominada inicialmente de Arpanet (SILVA, 2001), foi utilizada de 1969 a 1982, exclusivamente pela Agência de Projetos de Pesquisa Avançado do Departamento de Defesa norte americano, e só a partir de então teve seu uso autorizado para outros segmentos que não exclusivamente militar.

Foi no meio acadêmico, inicialmente apenas nos Estados Unidos, que a Arpanet passou a ser utilizada conectando, dessa forma, dezenas de universidades americanas e possibilitando um fluxo intenso de troca de informações e conhecimentos gerados entre elas, passando a denominar-se internet. Apenas em 1987 o uso comercial da internet foi liberado, e, segundo matéria da Folha de São Paulo (SILVA, 2001), foi em 1992 que começaram a surgir diversas empresas provedoras de acesso à internet nos EUA. No mesmo ano, o Laboratório Europeu de Física de Partículas inventou a World Wide Web - WWW, que começou a ser utilizada para colocar informações ao alcance de qualquer usuário da internet.

Paralelo ao surgimento da internet, os grandes computadores corporativos passaram a dar lugar aos microcomputadores e à informática pessoal. Os microcomputadores tornaram-se cada vez menores, com processadores mais rápidos e multiplicaram em milhares de vezes a capacidade de armazenamento de memória em pequenos dispositivos. Além disso, o desenvolvimento de programas avançou em velocidade igual, não só disponibilizando planilhas e editores de texto, mas sistemas operacionais mais ágeis e dinâmicos. Nesse sentido a Tecnologia da Informação – TI encontra condições adequadas tanto de equipamentos quanto de infraestrutura para se desenvolver. Veloso apresenta a seguinte definição de TI:

De forma geral, a definição de TI remete ao conjunto de dispositivos, serviços e conhecimentos relacionados a uma determinada infraestrutura, composta por computadores, softwares, sistemas de rede etc. (que teriam a capacidade de processar e distribuir informações e os sujeitos sociais que compõem a sociedade). Essas novas tecnologias podem tanto mediar o fortalecimento da acumulação quanto a criação e o desenvolvimento de posturas alternativas aos valores capitalistas, a depender do movimento das forças sociais em disputa. Em outros termos, a influência que a TI pode exercer no campo econômico, político e social depende de sua concretização como instrumento que pode vir a reforçar ou não a lógica de acumulação capitalista. (VELOSO, 2011, p. 58).

Conforme o autor, para além dos elementos característicos da definição conceitual de Tecnologia da Informação, o que se procura manter sempre em destaque é o caráter contraditório também presente na apropriação da TI. Dessa forma, acredita na possibilidade de superação da forma como hegemonicamente a TI vem sendo apropriada pelos processos sociais (VELOSO, 2011). Segundo Castells:

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

Nesse sentido, uma decisão dos Estados Unidos foi responsável pela rápida expansão da internet a partir do início da década de 1990: sua privatização. Com o setor privado impulsionando o desenvolvimento da rede, seu uso foi expandido para os mais diversos ramos de atividade. Outros fatores, mencionados anteriormente, também contribuíram para sua rápida propagação, como os navegadores Word Wide Web, difusão dos computadores pessoais e programas de fácil uso. Somam-se a esses fatores a maior largura de banda larga e as mudanças regulatórias no setor. Foram, portanto, decisões tomadas em um determinado período histórico, por uma sociedade estruturada pelo modelo de produção capitalista.

Segundo relatório produzido pela União Internacional de Comunicação – UIC, agência vinculada a Organização das Nações Unidas – ONU, e divulgado pelo portal da Agência Brasil, em dezembro de 2018, pela primeira vez desde o surgimento da internet o número de pessoas conectadas no mundo superou o número de pessoas que não acessam a internet. A agência calcula que 4 bilhões de pessoas estão conectadas, o que representa, aproximadamente, 53% da população mundial. Se levarmos em consideração que em 1995 o número de usuários de internet no mundo era de apenas 40 milhões de pessoas, houve um crescimento rápido e em larga escala (AGÊNCIA BRASIL, 2018).

Contudo, o rápido crescimento não contribuiu para uma penetração equilibrada entre as diferentes nações, acompanhando as diferenças econômicas entre os países em relação à utilização e acesso à internet. Conforme dados do mesmo relatório, enquanto a média da taxa de penetração nos países desenvolvidos é de 80,9%, a média nos países em desenvolvimento é de 45,3%. Os patamares mais baixos de taxa de penetração são do continente africano, com uma média de apenas 24,4% da população.

Em relação aos países com maiores taxas de penetração de internet, dados divulgados pelo portal Tecnomundo, a partir do relatório Digital In (2018), apontam que Catar e Emirados Árabes Unidos possuem 99% da população com acesso,

porém são países pouco populosos, com 2,6 e 9,4 milhões de habitantes cada. Em seguida aparecem, Kuwait, Bermuda, Bahrain, Islândia, Noruega, Andorra e Luxemburgo, todos com 98% de sua população online. Por outro lado, figuram nas últimas posições da lista de taxa de penetração a Coreia do Norte, com 0,06%, onde apenas 16 mil pessoas acessam a internet. Na sequência aparecem Eritreia e Níger, no continente africano, com 1% e 4%, respectivamente, de população conectada (CIRIACO, 2018).

2.2.1 O Crescimento da Comunicação Sem Fio

O desenvolvimento da tecnologia de comunicação sem fio foi determinante para o rápido crescimento da expansão do acesso à internet no mundo, uma vez que a dependência de conexão a cabo exigia grandes investimentos de infraestrutura, o que tornava o processo moroso. A telefonia móvel foi uma tecnologia que superou todas as demais tecnologias de comunicação em relação à sua rápida taxa de penetração em todos continentes do mundo. Segundo Castells:

A partir da década de 1990, outra revolução nas comunicações aconteceu em todo o mundo: a explosão da comunicação sem fio, com uma capacidade crescente de conectividade e largura de banda em gerações sucessivas de telefones celulares. Essa foi a tecnologia de difusão mais rápida da história da comunicação. Em 1991, havia cerca de 16 milhões de contratos de serviço de telefonia sem fio no mundo. Em julho de 2008, os contratos haviam ultrapassado 3,4 bilhões, ou cerca de 52% da população mundial. (CASTELLS, 2017, p. 19).

Informações atualizadas a partir de dados do relatório da *Global System for Mobile Association* – GSMA, divulgados pelo portal do jornal O Globo (2018), apontam que em 2018 o número total de *chip's* de celulares ativos no mundo foi de 7,8 bilhões de linhas, ou seja, mais do que a população mundial de 7,6 bilhões de habitantes. Portanto, o que foi apontado por Castells (2017) sobre a rápida expansão dos serviços de telefonia móvel no mundo em 2009, chegou a seu nível de saturação já em 2018.

A existência de um número maior de linhas de celulares do que o número de habitantes no planeta não significa que todo cidadão no mundo tenha um celular ativo. Países como Itália e Espanha possuem contratos de serviços de comunicação móveis com penetração de 113%, sendo que a área de cobertura móvel atinge 96%

das regiões habitadas do planeta, o que significa que uma parcela residual da população planetária ainda não acessa os serviços de telefonia móvel.

A partir da década de 2000, outro aspecto importante do desenvolvimento da Tecnologia da Informação, relacionada à comunicação móvel, produziu profundas transformações sociais. A convergência tecnológica entre comunicação sem fio, internet e aplicações que distribuem pontos de acesso, garantiu a contínua expansão do acesso à internet. Conforme Castells:

A taxa de crescimento de penetração da internet caiu devido à escassez de linhas telefônicas fixas. No novo modelo de telecomunicações sem fio se tornou a forma predominante de comunicação em toda a parte, especialmente nos países em desenvolvimento o ano de 2002 foi o primeiro em que o número de usuários de telefone celulares ultrapassou o de usuários de telefonia fixa em todo o mundo. Assim a capacidade de se conectar à internet por meio de um dispositivo sem fio se torna o fator crítico para uma nova onda de difusão da internet pelo planeta. (CASTELLS, 2017, p. 19).

Neste novo cenário descrito pelo autor, onde a convergência dessas tecnologias de informação possibilitou a crescente expansão do acesso à internet uma nova tecnologia vem ganhando espaço de mercado e de uso social – os *smartphones* (CASTELLS, 2017). Lançado inicialmente no ano 2000 pela empresa Ericsson, o modelo R380, pesando 164g, além de um conjunto de diferentes funcionalidades como armazenamento de agenda telefônica, calendário e fuso horário mundial, possibilitava o acesso à internet para checagem de e-mails (VOLTOLINI, 2014).

Segundo a pesquisa realizada pela Digital In 2018, os dispositivos móveis são o principal ponto de acesso das pessoas à internet em todo o mundo, com penetração de 52%, enquanto os laptops e desktops possuem penetração de 43%. Os tablets são usados por apenas 4% da população. Conforme relatório da GSMA, também divulgado em 2018, o número total de *smartphones* no mundo ultrapassou a casa dos 5 bilhões de linhas ativas com acesso à internet (CIRIACO, 2018).

O relatório aponta que a penetração de *smartphones* no mundo foi de 1 bilhão nos últimos 4 anos, crescendo de 4 bilhões em 2014 para os atuais 5 bilhões em 2018. Ainda, segundo o estudo, o continente europeu é o que apresenta a maior taxa de utilização de telefonia móvel com conexão à rede de computadores mundial, chegando a 86% da sua população (CIRIACO, 2018).

2.2.2 Dados sobre Telefonia Móvel e Internet no Brasil

A telefonia móvel no Brasil começou a ser ofertada a partir do ano de 1990, com a disponibilização de 10 mil terminais de acesso no estado do Rio de Janeiro, sendo operada pela empresa estatal TELERJ (Telecomunicações do Rio de Janeiro). Em 1993, foi a vez de São Paulo iniciar as operações através da TELESP (Telecomunicações de São Paulo), também uma companhia estatal. Ambas as companhias disponibilizavam no país a chamada “banda A” da telefonia móvel, um sistema operacional de alto custo, chegando a ser cobrado U\$ 20 mil de caução para a instalação do serviço (BOECHAT, 2015).

Este cenário induziu a criação de um segundo modelo de operação de telefonia móvel no país, em 1997. Esta foi denominada “banda B”, e garantiu uma redução significativa do custo de manutenção e operação e ampliou em grande escala a disponibilidade de linhas. Contudo, estes serviços possuíam outro diferencial com relação ao modelo anterior – foram serviços privados de telefonia móvel. Em 1998, então, uma grande mudança deu-se no Brasil, no governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, com a privatização do sistema nacional de telecomunicações e a criação de agências regulatórias, como o caso da Agência Nacional de Telecomunicações – Anatel.

Em 2001, a Anatel lançou novas regulamentações para a exploração da telefonia celular no país, ampliando as áreas de cobertura e abrindo ainda mais o mercado para a participação de novas operadoras. Atualmente, 8 grupos de empresas¹ operam o serviço de telefonia móvel no país, sendo que quatro deles detém, combinados, 90% do mercado nacional.

O Brasil apresenta números elevados de linhas de celulares habilitadas. Dados apresentados pela Anatel, divulgados pelo portal da Agência Brasil, apontam um total de 229 milhões de dispositivos móveis em 2018 (VALENTE, 2019). Os números levam em consideração as linhas utilizadas a partir dos *chip's* e não dos aparelhos, ocorrendo na maioria das vezes a utilização de mais de um *chip* por telefone. Essa informação dá conta do fato de que o país possui, atualmente, um número maior de linhas habilitadas do que o correspondente à sua população, que,

¹ 1º - VIVO 2º - CLARO, 3º - TIM, 4º - OI, 5º - NEXTEL, 6º ALGAR, 7º Sercomtel e 8º - MVNO. As quatro primeiras companhias elencadas são responsáveis por 90% do mercado brasileiro. Disponível em: <http://www.teleco.com.br/opcelular.asp>. Acesso em: 20 mar. 2019.

segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE², é de 210 milhões de habitantes. Isso, entretanto, não significa que todo brasileiro possua um celular habilitado.

Em relação ao acesso à internet pela telefonia móvel no país, a companhia pioneira foi a Telesp Celular, que, no ano 2000, disponibilizou o serviço de conexão via celular, chamado de internet de bolso. Desse período em diante, a utilização de smartphones no Brasil ganhou tanta proporção que atualmente já ultrapassou os computadores como plataforma de conexão à internet, sendo acessada pela maioria dos diferentes segmentos econômicos e regionais no país, embora em proporções ainda significativamente desiguais.

A pesquisa TIC Domicílios, realizada pelo Centro Regional de Estudos para o Desenvolvimento da Sociedade da Informação, realizada em 2018, aponta que 49% dos entrevistados utilizam exclusivamente os celulares para acesso à rede, enquanto 47% utilizam tanto o celular, quanto o computador. Na pesquisa do ano anterior esses números eram de 43% e 51%, respectivamente. Já as pessoas que dependem unicamente de computadores para acessar à internet vem reduzindo: esse número caiu de 24%, em 2014 para apenas 4%, em 2018, o que confirma uma tendência de utilização massiva de tecnologia móvel para conexão (VALENTE, 2018a).

A pesquisa aponta também que a média brasileira é igual à média global com relação ao percentual de pessoas que não possuem nenhum tipo de dispositivo de acesso à internet, ficando na casa dos 17%. Outro dado relevante é que a dependência exclusiva de celular para conexão é predominante nas classes³ de menor renda. Enquanto na classe A o índice de acesso à rede por *desktops* é de 98%, nas classes C e D é de apenas 7%, sendo que o percentual de usuários deste segmento que depende exclusivamente de celulares é de 80%.

Em relação à faixa etária, pessoas entre 18 e 34 lideram o uso de smartphones, onde a penetração é de 85%, enquanto o uso por pessoas acima dos 50 anos cai para 32%. Em comparação com os mesmos dados levantados em 2013, o percentual de brasileiros usuários de smartphones, na faixa dos 18 a 34 anos, era

² Informação da projeção disponibilizada pela IBGE em:

https://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/box_popclock.php. Acesso em: 17 jun. 2019.

³ A divisão da população brasileira em classes socioeconômicas é baseada no Critério de Classificação Econômica Brasil, levantamento feito pela Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa (Abep). Essa classificação surgiu em 1997 para medir o poder aquisitivo das pessoas, avaliando os bens da família e o grau de escolaridade do chefe da casa.

de 23%. Em números absolutos, o total de smartphones com acesso à internet no país chega a 138 milhões de usuários, o que corresponde a aproximadamente 67% da população.

Em relação ao percentual de acesso à internet por domicílio no Brasil, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, divulgado a partir da realização da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua – PNAD, em 2018, foi de 75%, representando um crescimento de 6% em relação ao ano anterior. Nas áreas urbanas o país possui uma penetração de 80% enquanto nas áreas rurais esse percentual fica na casa dos 41% (IBGE, 2018).

Conforme matéria da Revista Exame (2017), em números absolutos, segundo o relatório sobre economia digital divulgado pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento, o Brasil ocupa o 4º lugar no ranking de usuários de internet no mundo, com 138 milhões. Fica, assim, atrás dos Estados Unidos, com 242 milhões, Índia, com 333 milhões e China, com 705 milhões⁴. Esta condição coloca o Brasil entre um dos mercados mais atrativos para as atividades comerciais que utilizam a combinação de acesso à internet e tecnologia móvel.

2.2.3 A Influência do Setor de Tecnologia no Mercado Mundial

Um aspecto a ser observado diz respeito à hegemonia do modo de produção capitalista e sua característica flexível, o que pode ser identificado na mobilidade da valoração da marca das grandes empresas globais. Das 10 marcas mais valiosas do mundo avaliadas em 2019⁵, segundo o ranking elaborado pela consultoria Brande Finance, divulgado pela Revista Exame (2019), 80% são empresas de tecnologia, com a missão de desenvolver software, hardware e infraestrutura lógica para garantir a interconectividade global.

O mesmo ranking avaliado em 2007, ou seja, em um intervalo temporal de 12 anos, mostra a mobilidade do setor de tecnologia e sua capacidade de ganhar espaço frente ao modelo de capitalismo industrial fordista. Em 2007 apenas quatro empresas de tecnologia foram elencadas entre as dez marcas de maior valor de

⁴ O ranking completo divulgado pelo relatório é constituído na seguinte ordem: 1º China – 705Mi, 2º Índia – 333Mi, 3º EUA – 242Mi, 4º Brasil – 138Mi, 5º Japão - 118Mi, 6º Rússia – 104Mi, 7º Nigéria – 87Mi, 8º Alemanha – 72 Mi, 9º México - 71Mi e 10º Reino Unido – 59Mi.

⁵ Ranking 2019: 1º Amazon, 2º Apple, 3º Google, 4º Microsoft, 5º Samsung, 6º AT & T, 7º Facebook, 8º ICBC, 9º Verizon e 10º CCB.

mercado, juntamente com gigantes do setor automotivo, como Toyota e Mercedes-Benz e também do segmento alimentício como Coca-Cola e Mc Donald's, que não aparecem mais entre as dez primeiras posições⁶ (REVISTA EXAME, 2007).

Outro aspecto a ser observado é a velocidade com que as empresas do setor de tecnologia digital ocupam posições de liderança no mercado mundial. Em 2007, a média de tempo de fundação das dez primeiras colocadas entre as marcas mais valiosas era de 94 anos. Em 2019, essa média diminuiu para 38 anos, ou seja, menos da metade. Enquanto em 2007 a empresa mais jovem entre as dez marcas mais valiosas era a Microsoft, na época com 32 anos de tempo de fundação, em 2019, com apenas 14 anos desde a data de sua fundação, estava o Facebook.

O fato destas marcas serem as mais valiosas não significa que sejam as empresas mais valiosas, lucrativas ou as que mais empregam no mundo – este ranking ainda é dividido com outros segmentos do mercado –, o reflexo da valoração da marca destas empresas está justamente na sua capacidade de influenciar e ditar tendências sociais, culturais e econômicas. Embora o ranking das 10 empresas mais valiosas do mundo não seja integralmente do setor de tecnologia, o topo da lista vem sendo ocupado por elas há quase uma década. Segundo divulgação do portal G1 (2019), as dez empresas mais valiosas do mundo estão na seguinte posição: 1º Amazon – 797 bi, 2º Microsoft – 789bi, 3º Apple – 725 bi, 4º Google – 723 bi, 5º Facebook – 505 bi, 6º Berkshire Hathaway – 489 bi, 7º Alibaba – 439 bi, 8º JP Morgan – 377 bi, 9º Johnson & Johnson – 344 bi e 10º Exxon Mobil – 342 bi. Atualmente, as cinco empresas mais valiosas do mundo, além de serem do setor de tecnologia, são as únicas que ultrapassam a casa dos 500 bilhões de dólares, sendo que em seu auge a Apple chegou a valer, na bolsa, mais de 1 trilhão de dólares.

Não suficiente o fato de as empresas do setor de tecnologia serem as mais valiosas do mundo e suas marcas serem as melhores colocadas no mercado, seus fundadores também encabeçam outra importante lista, na lógica de uma sociedade fundada no modelo de produção capitalista. Nos primeiros dias de 2019, a Revista Forbes (2019) publicou sua “tradicional” lista dos homens mais ricos do mundo. Em 1º lugar, com uma fortuna estimada em U\$ 131 bilhões, está o norte americano Jeff Bezos, fundador da Amazon, seguido por Bill Gates, fundador da Microsoft, com fortuna de U\$ 96 bilhões. Embora a terceira colocação seja de Warren Buffett,

⁶ Ranking 2007: 1º Coca-Cola, 2º Microsoft, 3º IBM, 4º GE, 5º Nokia, 6º Toyota, 7º Intel, 8º Mc Donald's, 9º Disney e 10º Mercedes-Benz.

fundador da Berkshire, dono da Coca-Cola, outros três bilionários do setor de tecnologia estão entre os dez homens mais ricos do mundo. São eles: Larry Ellison, da Oracle, Marck Zuckerberg, do Facebook e Larry Page, da Google, ocupando a 7º, 8º e 10º posição respectivamente.

É inquestionável a influência de empresas como Google, Apple, Facebook e Amazon nas mais diferentes faces que caracterizam a sociedade de classes contemporânea. Estudos divulgados pelo Fabernovel Institute, publicados no Brasil pelo portal da Revista Época (REIS, 2017), criaram uma sigla para referir-se a essas 4 empresas do setor de tecnologia – GAFA⁷ - inclusive denominando o estudo de GAFAnomics. Segundo o instituto, essas companhias são o centro gravitacional de um conjunto de outras atividades econômicas que dependem integralmente delas para se desenvolverem.

Assim como sua força econômica, a influência do GAFA iguala-se a das maiores potências mundiais - seus “habitantes” chegam a sete bilhões e astros menores gravitam ao seu redor. É o caso do WhatsApp, Instagram, Snapchat, Uber e tantos outros. Eles não existiriam sem o complexo ecossistema criado e recriado constantemente pelo GAFA. Não é à toa que os dinamarqueses abriram uma embaixada digital, dedicada ao relacionamento com as grandes empresas de tecnologia. (REIS, 2017).

Nesse sentido, alguns números são importantes para termos a dimensão da participação dessas companhias no cotidiano das pessoas. Segundo a agência Statista, o Facebook é atualmente a maior rede social do mundo, com 2,6 bilhões de usuários, sendo que destes, 1,5 bilhões acessam a rede diariamente. Com isso, a plataforma chega com seus produtos a 34% da população mundial. A segunda maior rede social do mundo é o canal YouTube, pertencente ao Google, com 1,9 bilhões de usuários. No Brasil, o Facebook possui 130 milhões de usuários, seguido pelo YouTube (Google), com 98 milhões. Outro dado relevante diz respeito às tradicionais contas de e-mail, em que o Gmail, de propriedade da Google, chegou a um total de 1,5 bilhões de endereços eletrônico ativos, que representa 2/3 de todas as contas de e-mail no mundo (VALENTE, 2018b). A influência das tecnologias digitais e das grandes companhias que as projetam têm contribuído para uma nova dinâmica da vida em sociedade, o que para Castells configura-se como:

⁷ Iniciais de Google, Apple, Facebook e Amazon.

O desenvolvimento de redes horizontais de comunicação interativa que conectam o local e o global no momento escolhido intensificou o ritmo e ampliou o espectro da tendência que identifiquei há mais de uma década: a formação de um sistema de comunicação digital multimoda e multicanal que integra todas as formas de mídia. Além disso, o poder de comunicação e processamento de informações da internet está sendo distribuído em todas as áreas da vida social, assim como a rede e os motores elétricos distribuíam energia no processo de formação da sociedade industrial. (CASTELLS, 2017, p. 20).

As tendências apresentadas por Castells (2017), reforçam a ideia de que essas empresas são a face mais recente da hegemonia do modelo de produção capitalista, que consolidam sua característica global e flexível. Suas novas tecnologias de informação conectam os indivíduos em tempo real a qualquer parte do mundo, podendo cumprir funções importantes para a melhoria da qualidade de vida, mas, que no capitalismo, elas servem mais à valorização do valor, pois só tem acesso quem tem condições financeiras para pagá-las. Essas são algumas das novas características que reforçam os mecanismos de acumulação capitalista no plano mundial.

A partir da década de 1980, segundo Chesnais (1996, p.13), o modelo de produção capitalista alterou em partes sua forma, o que o autor denomina de “uma nova configuração do capitalismo mundial e dos mecanismos que comandam seu desempenho e sua regulação”, remetendo a uma diferente fase de acumulação do capital. Essa nova fase do capitalismo, sustentada pelo uso cada vez mais presente das novas tecnologias, faz com que um regime de acumulação predominantemente financeira do capital venha ganhando força a partir da década de 80.

Segundo Chesnais (1996), existem diferentes fases de acumulação do capital, que em distintos períodos modelam um conjunto de relações internacionais e nacionais, que por sua vez influenciam a caracterização da vida social, não apenas no plano econômico, mas em suas outras dimensões. O autor apresenta três fases distintas e esparsas, que culminam nos dias atuais. Uma delas iluminada pelos grandes teóricos do imperialismo, no período de 1880-1913. Outra fase caracteriza-se pelo período de reconstrução após a Segunda Guerra Mundial, por alguns denominada “trinta anos gloriosos”, mas também chamado de período “fordista”, de 1949-1979. A partir da década de 80, outra fase em que o capitalismo triunfa e parece dominar todo o globo, o modelo de acumulação caracteriza-se pela centralização de gigantescos capitais financeiros e o uso de tecnologia para a atuação mundial dos grupos e empresas. Segundo Chesnais:

Os investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) estão entre as despesas industriais mais concentradas do mundo. Uma concentração particularmente elevada por país, junto com uma concentração muitas vezes bastante alta por companhia. Os grandes grupos industriais mundiais têm, invariavelmente, despesas muito elevadas de P&D. A tecnologia é uma dimensão central de sua atuação internacional. É também um dos campos mais determinantes onde se entrelaçam as relações de cooperação e de concorrência entre rivais. (CHESNAIS, 1996, p. 141).

A relação entre ciência, tecnologia e atividade industrial, principalmente no final dos anos 70, produziu transformações significativas do ponto de vista de competitividade no sistema industrial e de prestação de serviços. Uma característica desse processo é a alta capacidade de difusão intersetorial, seja no aperfeiçoamento de produtos já existentes, seja na área de desenvolvimento de novos produtos ou serviços. Chesnais (1996) afirma que grupos de atividades industriais e de serviços se estabelecem em torno de uma base comum tecnológica, gerando importantes processos de sinergia. Ainda segundo o autor:

Independentemente de seu impacto sobre o crescimento macroeconômico e sobre o nível de emprego, cuja natureza e amplitude são controvertidas, esses desdobramentos modificam os parâmetros da competitividade microeconômica, bem como as condutas concorrenciais das empresas. Estas foram obrigadas, por todos os fatores mencionados, a aumentar bastante suas despesas (ou seus investimentos imateriais) em P&D. O custo dessas despesas, de resto, tem aumentado sensivelmente. Tal elevação foi particularmente forte na informática (semicondutores e computadores), abrangendo praticamente todos os setores. O efeito conjunto do aumento do nível de despesas requeridas pelas transformações nos “paradigmas tecnológicos”, e no custo destas, explica o crescimento da parcela do valor agregado que é investido em tecnologia. (CHESNAIS, 1996, p. 143).

Somada a atual necessidade de investimento tecnológico para o desenvolvimento da indústria e o setor de serviços, Chesnais (1996) destaca a importância do processo de desregulamentação do capital, desempenhado pelo seu processo de internacionalização. Percebe-se um movimento único de libertação do capital de todas as instituições que engessavam e regulavam suas operações. Essa é uma característica comum observada no Brasil, quando da operação de multinacionais em seu território, onde não são medidos esforços para garantir a maior liberdade possível para sua atividade, criando, modificando ou suprimindo legislações existentes.

2.2.4 As Empresas Rede

O aperfeiçoamento constante do uso das tecnologias da informação está permitindo a constituição de redes em qualquer sistema ou conjunto de relações. A rede pode ser utilizada materialmente em todos os tipos de processos e organizações com uma característica muito singular – sua flexibilidade – apontada também como uma característica recente do modo de produção capitalista. O elemento da flexibilidade está posto pela facilidade de reversão dos processos, de reconfiguração das estruturas organizacionais, pela fluidez com que as decisões são tomadas e implementadas.

Esta flexibilidade organizacional, impulsionada pelas novas tecnologias, possibilitou o surgimento das chamadas empresas redes. Tanto podem ser empresas de pequeno e médio porte, em redes multidirecionais, quanto modelos de redes centrados em empresas de grande porte, que controlam sistemas de licenciamento e subcontratação de produção. Como os custos de Pesquisa e Desenvolvimento – P&D são extremamente elevados, em especial no setor de alta tecnologia, tornou-se cada vez mais difícil o acesso a informações privilegiadas em um segmento onde a inovação é determinante para a competitividade. Com a constituição de redes, as empresas empregam conjuntamente esforços para desenvolver novos produtos e tecnologias.

Em alguns casos, o patrocínio de governos também se caracteriza como um elemento impulsionador para a formação das redes e a exploração conjunta de novas descobertas. Um exemplo é a criação do programa Europa Digital, pelo Conselho da União Europeia, que tem por objetivo financiar empresas para o desenvolvimento e a utilização em rede de cooperação nas áreas de: supercomputação, inteligência artificial, cibersegurança, competências digitais avançadas, e ampla utilização das tecnologias digitais em toda a economia e sociedade (CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 2018). Segundo o Conselho:

O programa apoiará a formação em competências digitais avançadas dirigida à mão de obra atual e futura, bem como às pequenas e médias empresas e às administrações públicas. A prestação de financiamento ajudará a concretizar a transformação digital das administrações públicas e a reforçar a interoperabilidade dos serviços públicos à escala da UE. O programa reforça também a rede de polos de inovação digital que fornecem acesso a conhecimentos tecnológicos especializados destinados às empresas, em especial as PME, e às administrações públicas. (CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 2018).

Com esses incentivos, a tendência é que a indústria de alta tecnologia opere cada vez mais na lógica de redes, tornando-se não apenas uma teia complexa de alianças, mas também com a possibilidade das grandes parcerias de hoje tornarem-se concorrências vorazes no futuro. Segundo Castells (2017), “essas conexões não impedem o aumento da concorrência, ao contrário, as alianças estratégicas são instrumentos decisivos na luta feroz por uma fatia do mercado”. Embora a rede permita uma forma de cooperação, o modelo de produção capitalista, muitas vezes, opera em uma lógica inversa, em que a ação conjunta para o desenvolvimento de uma tecnologia não impede que a competitividade se mantenha acirrada pela disputa de mercado. Contudo, esse momento histórico marca, em partes, a superação de uma cultura estritamente individualizada, que segundo o autor:

Em resumo, a grande empresa nessa economia não é – e não mais será – autônoma e autossuficiente. A arrogância das IBMs, das Philips ou das Mitsuis do mundo tornou-se questão de história mundial. Suas operações reais são conduzidas com outras empresas: não apenas com as centenas ou milhares de empresas subcontratadas e auxiliares, mas dezenas de parcerias relativamente iguais, com as quais ao mesmo tempo cooperam e competem nesse admirável mundo novo econômico, onde amigos e adversários são os mesmos. (CASTELLS, 2017, p. 227).

Este cenário, citado por Castells como admirável e novo⁸, mesmo que com contradições presentes, não deve frear o desenvolvimento cada vez mais célere das relações empresariais em rede. Deve superar, com isso, um modelo em crise, constituído de empresas verticais, fundado a partir de mercados oligopolistas e estruturas altamente burocráticas.

O modelo de empresa em rede pode operar em diferentes etapas da cadeia produtiva, sendo constituída exclusivamente para produtores, fornecedores, clientes, cooperação tecnológica ou coalizões. No entanto, essas numerosas novas relações, derivadas do uso das novas tecnologias, possibilitaram também uma melhor organização e gestão, em que as maiores companhias estabeleceram mecanismos rigorosos de controle sobre parte da operação de outras empresas, sem necessariamente absorvê-las.

Embora aconteça em grande escala entre as companhias industriais, essa característica pode ser observada na constituição de redes entre empresas no setor

⁸ Cabe aqui destacar que Marx já indicara, no Livro III d'O capital, que os capitalistas eram irmãos inimigos, que tem o mesmo significado do que Castells chama de “amigos e adversários”, portanto um cenário nem tão “admirável” e nem tão “mundo novo econômico”.

de serviços. O regime de franquias é comumente utilizado, com formas mais flexíveis de contratos e custos infinitamente menores de instalação de filiais para quem detém o mercado, a marca e a tecnologia, concentrando sua atuação no controle das operações e fortalecimento da imagem institucional. Segundo Chesnais:

O franqueador entra com suas vantagens específicas (nome, reputação, *know-how*, volume financeiro e porte do grupo), bem como as vantagens ligadas aos aspectos imprevistos da demanda. A gestão centralizada da franquia visa assegurar, ao menor custo, o controle da qualidade da prestação, graças à codificação, extremamente detalhada e padronizada, tanto dos serviços como dos procedimentos de relatórios e controle. As multinacionais deixam que seus parceiros subalternos, os beneficiários da franquia, suportem o peso de todos os investimentos locais e enfrentem os imprevistos das flutuações da demanda. (CHESNAIS, 1996, p. 203).

Com isso, recaem integralmente às empresas locais constituidoras da rede os problemas e as dificuldades enfrentadas por uma gestão local cotidiana. A constituição das empresas redes no setor de serviços, potencializadas pela utilização de novas tecnologias, em uma estrutura com muitas conexões, mas não exatamente verticalizada, é uma das principais tendências do modo de acumulação capitalista contemporâneo.

Portanto, as empresas redes, para além de constituírem um ambiente de cooperação, seja para o desenvolvimento tecnológico com objetivo de reduzir ou compartilhar custos de investimento em P&D, seja no estabelecimento de uma condição de superioridade com relação as demais parceiras para expandir seu mercado, estão influenciando diretamente as relações sociais no interior de um modelo de produção capitalista.

2.3 O DESENVOLVIMENTO DO SETOR DE SERVIÇOS A PARTIR DE APLICATIVOS

Para abordarmos o surgimento do mercado de serviços a partir de aplicativos em dispositivos móveis, em especial os smartphones, vamos apresentar um breve histórico da criação dos primeiros aplicativos (apps) para celulares com acesso à internet. Nesse segmento, a empresa Apple foi pioneira, com o desenvolvimento de um de seus principais produtos, o iPhone. O aparelho celular desenvolvido pela empresa americana foi um dos marcos do segmento de telefonia móvel mundial, não

apenas por apresentar *designer* e funcionalidade sempre à frente de seu tempo, mas por oferecer um sistema operacional extremamente confiável e uma experiência de usabilidade única para a época. Segundo entrevista concedida por Eduardo Henrique⁹ para a Revista Exame, “o iPhone foi o balizador para uma nova onda de inovação. A plataforma que a Apple construiu quebrou paradigmas e possibilitou a criação de aplicativos que pudessem ser distribuídos globalmente”. (CAPUTO, 2018).

A partir do iPhone, outros aparelhos foram desenvolvidos com funcionalidades similares ampliando ainda mais o mercado de aplicativos, que passou inicialmente do segmento de entretenimento – na sua maioria jogos – para um conjunto infinitamente maior de outros mercados. Uma das principais concorrentes da Apple e seu iPhone é a coreana Samsung, com smartphones que levam o nome da empresa. O iPhone possui sistema operacional próprio, o IOS, portanto seus aplicativos são singulares e desenvolvidos especialmente para a marca. Já o sistema operacional da Samsung é o Android, de propriedade da Google e utilizado por diversas outras companhias. Segundo Nonnenmacher:

Aplicativos são programas desenvolvidos com o objetivo de facilitar o desempenho de atividades práticas do usuário, seja no seu computador ou nos telefones móveis. Eles são um atrativo a mais nos smartphones: servem tanto para facilitar a vida – em se tratando de aplicativos utilitários – assim como para puro divertimento. Podem ser divididos em várias categorias, como por exemplo, aplicativos de entretenimento, música, automação comercial, educação, interação social, dentre outros. Os aplicativos podem ser gratuitos ou pagos e podem ser utilizados quando você estiver conectado ou não à internet. Para baixá-los, você pode fazer download através dos próprios aparelhos e adquiri-los preferencialmente nas lojas oficiais on-line criadas por cada empresa de sistema operacional, como a App Store (iPhone), Google Play (Android) [...]. (NONNENMACHER, 2012, p. 10).

Segundo relatório da Countenports Research, o mercado de smartphones no Brasil é liderado pela empresa Samsung com uma fatia de 45,6% nos telefones comercializados no país. Em segundo lugar está a Motorola, com 19,8% do mercado, seguida de LG e Apple, com 11,4% e 5,7% respectivamente. Em relação ao sistema operacional, o Android é o mais utilizado no país em smartphones, detendo 79,8% do mercado nacional, uma esmagadora maioria frente aos concorrentes (HIGA, 2018).

⁹ Um dos fundadores da Movable, dona de apps como iFood, PlayKids.

Na carona dos aplicativos, o mercado de serviços ganhou um impulso considerável. Mas para que esse sistema fosse viável, outra inovação da App Store foi definitiva, a possibilidade de cobrança pelo registro do cartão de crédito dos usuários. No Brasil, as principais bandeiras operadoras de cartão de crédito são Mastercard, com 46% das transações, seguida da Visa, com 36% e da Elo, com 14% do mercado nacional. Com isso, o crescimento do setor de serviços por aplicativos tem apresentado um crescimento vertiginoso.

Outro dado que chama a atenção no mercado brasileiro foi divulgado pela App Annie, revelando que o Brasil ocupa o segundo lugar no ranking de países com maior número de apps utilizados por mês – mais de 40. A empresa americana especialista em pesquisa de mercado aponta que, em um período de 24 horas, os brasileiros abrem em média quase 10 aplicativos, colocando o país no topo da lista. Para as empresas que buscam novos nichos no mercado móvel essas informações não passam despercebidas (REVISTA EXAME, 2018).

O setor de serviços por aplicativos passou a se desenvolver em larga escala a partir do uso da internet, criando novos negócios para conectar consumidores com fornecedores de serviços no mundo físico. Seus segmentos iniciais foram as locações de imóveis de curta duração, os serviços domésticos e o transporte de automóveis. Duas empresas destacaram-se nesses setores: Airbnb e Uber – falaremos delas nos próximos itens desse capítulo. Ambas são fenômenos em seus segmentos, não encontrando paralelos competitivos e disputando, inclusive, mercado com as companhias tradicionais de hotelaria e transporte. Mas no seu rastro, milhares de aplicativos de serviços surgem quase que diariamente pelo mundo, com uma infinidade de serviços inimagináveis, que vão desde a oferta de hospedagem para animais domésticos, como é o caso do DogHero, até goleiros de aluguel para times amadores que tem dificuldade de conseguir jogadores para atuar nessa posição, a exemplo do aplicativo No Gol. Segundo SLEE:

Três tipos de serviço dominam esse mercado: hospedagem – 43%, transporte – 28% e educação – 17%. No mundo da hospedagem a maioria do dinheiro foi amealhado por uma única companhia: o Airbnb que entre 2009 e 2014¹⁰ acumulava U\$ 800 milhões com recordes de arrecadação entre 2013 e 2014. Até agosto de 2015 o Airbnb elevou sua arrecadação de fundos a expressivos U\$ 2,3 Bilhões e a Uber já havia arrecadado U\$ 7 bilhões. (SLEE, 2017, p. 43).

¹⁰ Em 2017, segundo a revista Forbes, o Airbnb teve uma receita de U\$ 2,5 bilhões.

Alguns números do mercado nacional de aplicativos também são bem significativos. Em matéria divulgada pela FecomércioSP, tivemos acesso ao relatório do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), onde aponta que investidores e desenvolvedores de aplicativos movimentam no Brasil, aproximadamente, US\$ 25 bilhões por ano. A expectativa é que esse valor alcance US\$ 70 bilhões até 2019 (ASSIS, 2016). Portanto esse é um mercado que não ficou restrito ao Estados Unidos, embora as principais empresas tenham sede no país, sendo o Brasil um dos principais mercados em expansão.

Mas a euforia dos aplicativos de serviços também tem dado lugar ao desapontamento de muitos trabalhadores desse setor. Manifestações e protestos de motoristas tem se tornando rotina em algumas das principais cidades Brasileiras, não apenas dos aplicativos de transporte, mas também dos serviços de delivery, ofertado pelas plataformas. Segundo reportagem do jornalista Carlos Juliano Barros, da Folha de São Paulo:

Um protesto de centenas de motoboys e ciclistas da Rappi trancou a avenida Paulista. Os entregadores da startup colombiana, um dos incontáveis aplicativos de delivery na cidade de São Paulo, reivindicando aumento na remuneração das corridas – o valor mínimo fica na casa dos R\$ 5,00. As queixas se estendiam ao prazo para as tarefas e às penalidades em caso de atraso ou recusa do serviço. Além de bloqueios temporários, os entregadores estão sujeitos a dívidas se o aplicativo não processa a tempo o cancelamento de um pedido. (BARROS, 2019).

O descontentamento dos trabalhadores é um alerta para esse novo segmento de serviços, que inclusive já sofreu penalidades do Ministério Público do Trabalho, com cobrança de indenizações que ultrapassam os R\$ 200 milhões de reais. Nesse caso específico, duas empresas concorrentes da Rappi foram autuadas por falta de registros dos motociclistas, a Rappido e a Loggi.

Se, por um lado, os investimentos bilionários nas empresas do tripé que sustenta o mercado de serviços por aplicativos – fabricantes de smartphones/ sistemas operacionais, operadoras de telefonia móvel e companhias de cartão de crédito – as tornam a vanguarda do modelo flexível do modo de produção capitalista, por outro, a proteção dos trabalhadores parece passar despercebida. Nesse sentido, as contradições entre capital e trabalho tendem a permanecer vigentes na atual sociedade de classes.

2.3.1 A Economia do Compartilhamento

O conceito inicial de Economia do Compartilhamento – do inglês *sharing economy* – popularizou-se como um movimento social com a bandeira do consumo sustentável. Ela surge com a ideia de utilizar as novas tecnologias como uma forma de trocas informais de caráter sustentável. Se um motorista está indo sozinho – ou com lugares vagos no carro – para determinado lugar, por que não dar carona para alguém que está indo na mesma direção? Se alguém precisa temporariamente de algum utensílio doméstico, como um aspirador de pó ou um cortador de grama, é possível que alguém desconhecido na vizinhança tenha para emprestar ou disponibilizar por um preço módico. Quando surge a necessidade de trocar um chuveiro ou fazer algum pequeno reparo hidráulico, alguém pelas proximidades pode ter esse conhecimento e estar com tempo livre para ajudar e quem sabe até receber algum retorno financeiro por isso. Segundo Slee:

A Economia do Compartilhamento também promete ser uma alternativa sustentável para o comércio de grande circulação, ajudando-nos a fazer um uso melhor de recursos subutilizados. Por que todo mundo precisa de uma furadeira tomando pó numa prateleira se podemos compartilhar a mesma ferramenta? Podemos comprar menos e diminuir nossa pegada ambiental no planeta. Por que não usar a Uber em vez de comprar um carro? Podemos priorizar o acesso em detrimento da propriedade e nos livrarmos de um consumismo ao qual muitos de nós nos sentimos presos. (SLEE, 2017, p. 23).

Conceitualmente a ideia de compartilhar ao invés de adquirir é uma proposta não apenas de caráter sustentável, mas também uma tentativa de minimizar uma cultura de consumo ilimitada. O desenvolvimento e a utilização de aplicativos para esse tipo de trocas informais foi a base para o surgimento da Economia do Compartilhamento, pois a facilidade e a rapidez de conexão entre os usuários possibilitaram a efetividade dessa prática.

O berço da chamada Economia do Compartilhamento é o Vale do Silício na Califórnia – EUA, onde estão as sedes de empresas como Facebook, Microsoft, Apple e Google. Foi lá que surgiram os primeiros aplicativos utilizados para essa finalidade, embora Airbnb e Uber tenham sido desenvolvidos em São Francisco, também na Califórnia – EUA. Atualmente, o desenvolvimento de aplicativos para esse tipo de atividade vem ganhando espaço em outras nações. O relatório da AppFigures, divulgado pelo site Tudo Celular (2018), aponta os Estados Unidos

como o país que mais desenvolve aplicativos no mundo, com uma fatia do mercado de 33,5% dos apps. Na sequência, o relatório traz China com 15,9% e com percentuais bem menores, Índia – 5,1% e Brasil - 2,7%, ocupando 3º e 4º posição, respectivamente, do total de aplicativos desenvolvidos no mundo em 2018.

Na mesma velocidade com que o setor de tecnologia da informação se desenvolve, o conceito inicial de Economia do Compartilhamento também foi se transformando. Grandes companhias enxergaram nesse modelo de compartilhamento um mercado em potencial para novos negócios, mas mantendo o mantra da Economia do Compartilhamento. O que os trabalhadores dessas companhias perceberam e influenciaram seus dirigentes, foi a possibilidade de ganho na ampliação da escala e abrangência mundial. Ainda segundo Slee:

A paisagem da Economia do Compartilhamento explora que tipo de organizações fazem parte dela, de onde vêm, o que fazem e como foram criadas apresentam pelo menos duas visões: a primeira é uma visão comunitária e cooperativa, com foco em trocas pessoais de pequena escala; a segunda é a ambição disruptiva e planetária de companhias que tem bilhões de dólares para gastar desafiando leis democráticas ao redor do mundo, comprando competidores na busca por ganhar escala, e (no caso da Uber), pesquisando novas tecnologias com o intuito de tornar obsoleta a força dessas leis. (SLEE, 2017, p. 25).

Nessa passagem, Tom Slee (2017) apresenta dois cenários bastante distintos, que, em nossa percepção, não estão colocados em paralelo ou mesmo em disputa. Trata-se, na verdade, de um cenário de transição que se inicia a partir de uma ideia de concepção horizontalizada de conexão de pessoas com pessoas, mas que rapidamente, com o ingresso das grandes companhias nesse setor, coloca essas empresas na coordenação da cadeia dos serviços. Mesmo tendo conexão com muitas outras empresas, elas acabam detendo a esmagadora maioria do mercado.

A companhia Amazon, que inicialmente vendia livros pela internet, em meados de 1994, e hoje é a empresa mais valiosa do mundo, como vimos anteriormente, tornou-se um expoente também da Economia do Compartilhamento. Atualmente a empresa é suporte para inúmeros outros negócios, como é o caso de uma plataforma desenvolvida por seus engenheiros, denominada *Mechanical Turk*, pertencente à divisão *Amazon Web Service*. A plataforma disponibiliza uma extensa lista de atividades pontuais que podem ser realizadas pelos usuários nela cadastrados. A lista possui tarefas como revisar um texto, corrigir um questionário,

acessar um site, redigir descrições de produtos, entre muitas outras. Quem realiza satisfatoriamente a atividade proposta, recebe um pagamento pelo serviço prestado, intermediado pela Amazon. Segundo Scholz:

A Amazon se inseriu na economia do compartilhamento por meio de empresas como a Flex, um serviço de entregas baseado na multidão que usa pessoas comuns, e não entregadores treinados, para entregar caixas e pacotes. Ela também lançou o Home Services, que coloca a empresa exatamente no meio quando você precisa de um electricista ou de um encanador. (SCHOLZ, 2017, p. 41).

As grandes companhias do setor de tecnologia de fato passaram a ocupar a dianteira da chamada Economia do Compartilhamento, subvertendo sua lógica inicial e concentrando cada vez mais os serviços disponibilizados apenas entre as maiores empresas do setor. Somado a uma postura agressiva de mercado, essas companhias investem pesadamente não apenas em pesquisa e desenvolvimento, mas também em marketing. No início de 2019, a Berkshire Hathaway, de Warren Buffet, investiu U\$ 3 bilhões na Uber. Em 2016, a Uber havia arrecadado US\$ 3,5 bilhões do fundo soberano da Arábia Saudita e em março de 2019, a Revista Forbes¹¹ divulgou matéria sobre negociações entre SoftBank Group e a Toyota para investirem U\$ 1 bilhão na companhia.

O sentido etimológico de economia provém do grego “Oikos” que significa Casa e “Nomos”, Regra, Norma, Lei, por outras palavras Economia quer dizer “Reger a Casa”. Na terminologia de Marx, seria produzir valores de uso para sustentar a comunidade. O conceito de “economia”, segundo a Faculdade de Economia da Universidade de São Paulo¹² diz respeito ao “conjunto de atividades desenvolvidas pelos homens visando à produção, distribuição e consumo de bens e serviços necessários à sobrevivência e à qualidade de vida”. Na sociedade capitalista, o termo “economia” passou a significar muito mais o estudo das formas de enriquecimento, o que Marx trata como valorização do valor. Se pensarmos em economia em um modo de produção capitalista, agregaremos elementos como: propriedade privada, atividades econômicas por meio do mercado e transações mediadas por dinheiro.

¹¹ Disponível em: <https://forbes.uol.com.br/last/2019/03/softbank-e-toyota-negociam-investir-us-1-bi-no-uber/>. Acesso em: 20 abr. 2019.

¹² Disponível em: <https://www.fea.usp.br/economia/graduacao/o-que-e-economia>. Acesso em: 20 abr. 2019.

Na economia capitalista, o pressuposto é a acumulação privada, expressão que é o antônimo de “compartilhar”. O mercado na economia pré-capitalista e capitalista pressupõe um lugar de troca. Por sua vez, o significado de “compartilhamento” expressa uma partilha ou compartilhar algo com alguém. Portanto, do ponto de vista sintático, a “Economia do Compartilhamento” também apresenta contradições em sua existência.

2.3.2 Outras Empresas de Aplicativos de Transporte de Passageiros

Tem sido comum ouvirmos expressões como “uberização”, “empregos uberizados”, “uberistas”, “uberização do trabalho”, “ubercapitalismo”, entre outras derivadas da Uber. A pujança com que a empresa se desenvolveu e conquistou boa parte do mercado mundial de transporte por aplicativo, fez dela uma referência para o debate do tema em áreas como a sociologia, economia, direito, serviço social e, é claro, tecnologia da informação. Embora a Uber seja majoritariamente citada quando se abordam os aplicativos de serviços – não apenas no transporte, mas em todos segmentos – ela não foi a pioneira nessa atividade. Trataremos especificamente da Uber no item seguinte deste capítulo.

Zipcar

No livro *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*, Slee (2017) cita a empresa Zipcar como a pioneira no segmento. Fundada no ano de 2001, em Boston – Massachusetts/EUA, a empresa não compartilhava as viagens, mas sim os automóveis. Diferente das locadoras tradicionais, a Zipcar oferecia carros por horas ou trajetos, bastando ao usuário ter um cadastro e realizar o pagamento por um dispositivo de cartão de crédito instalado no próprio veículo, o que liberava sua utilização. Um diferencial é que os carros eram pegos e devolvidos em postos de gasolina ou estacionamentos parceiros em diversos pontos da cidade. Segundo Slee:

A Zipcar de seus primórdios em Boston, 2001, foi par a Nova York, em 2003, e então par a São Francisco, em 2005 e Toronto e Londres, em 2006, alcançando cerca de 250 mil membros em 2008. A Zipcar continuou a se expandir. Criou um aplicativo de iPhone para ajudar a agendar um carro, recebeu investimentos do Benchmark Capital e dos serviços da frota comercial da General Electric, fundiu-se com seu concorrente Flexcar, criou

uma parceria com a locadora de carros espanhola Avancar e comprou a empresa britânica Streetcar. (SLEE, 2017, p. 91).

Em 2013 a Zipcar foi comprada pela locadora de veículos Avis Budget, também americana, por U\$ 500 milhões e passou a atuar como subsidiária da companhia (BORTOLOZI, 2013). Embora a Zipcar opere no conceito de compartilhamento de carros, foi a partir dela que surgiram as primeiras iniciativas de compartilhamento de viagens.

Lyft

Por sua vez a Zimride, iniciativa que posteriormente daria lugar a Lyft, pode ser considerada a pioneira no segmento de transporte de passageiro por aplicativo. Surgiu em 2007, a partir do projeto de dois estudantes da Universidade de Cornell, em Ithaca, nos Estados Unidos. O embrião da ideia baseava-se em um painel fixo onde eram colocadas informações de solicitação de caronas entre os estudantes. Esse “painel” foi projetado para a internet e disponibilizado através do Facebook, o que de certa forma dava uma certa confiabilidade aos usuários, uma vez que era necessário o cadastro na plataforma de Mark Zuckerberg. Posteriormente a Zimride, já utilizando o nome de Lyft, recebeu investimentos na ordem de U\$ 60 milhões, em 2013. No ano de 2014, o aporte chegou a U\$ 250 milhões. A companhia opera apenas nos EUA e Canada e, em 2018, seu valor de mercado chegou a U\$ 25 bilhões (FREITAS, 2019).

Diversas companhias operam no mercado de transporte de passageiros por aplicativo no Brasil. Fazer uma relação de empresas em um segmento tão fluído e dinâmico é um grande desafio, por dois motivos: o primeiro é que dada a velocidade com que esses aplicativos são lançados no mercado, qualquer tentativa de elaboração de uma lista, que não seja atualizada praticamente em tempo real, tende a ficar desatualizada no momento de sua publicação; o segundo diz respeito à taxa de “mortalidade” dessas empresas, pois assim como são rapidamente lançadas, também dessa forma deixam de operar.

Propomo-nos, contudo, a elencar alguns aplicativos de transporte de passageiros em operação no Brasil que tenham, no mínimo, três anos de funcionamento. Esse período de 36 meses é considerado por alguns setores, como

a Associação Brasileira de Franchising (ABF)¹³, como um prazo médio para estimativa de retorno do investimento inicial.

99

A primeira plataforma brasileira de transporte de passageiros por aplicativo é considerada um “unicórnio” – para o mercado de tecnologia isso significa que a companhia superou o valor de mercado de U\$ 1 bilhão – e nasceu em 2012, a partir da iniciativa de engenheiros brasileiros. Com seu rápido crescimento no Brasil, a empresa despertou o interesse de companhias internacionais e, em 2018, foi adquirida pela chinesa Didi Chuxing, maior concorrente da Uber, mas pouco conhecida no ocidente.

Conforme divulgação da própria 99¹⁴, são 18 milhões de passageiros conectados a 600 mil motoristas no país, operando em mais de mil cidades. A empresa ganhou uma licitação da Prefeitura de São Paulo, em julho de 2017, de R\$ 50 milhões para utilizar o aplicativo para o transporte dos funcionários públicos da cidade.

Cabify

A Cabify surgiu na Espanha em 2011. A operação da empresa iniciou nas cidades de Madrid e Barcelona, mas logo o empreendimento chamou a atenção de investidores dos Estados Unidos, que entraram no negócio. Após 6 semanas de seu lançamento, a Cabify contava com 20 mil usuários e 3 mil corridas realizadas. Em 2012 a companhia passou a operar na América Latina, de onde obtém 80% do seu faturamento. Em abril de 2014, a Cabify já contava com 100.000 downloads.

O modelo de negócios da Cabify é focado em carros mais luxuosos, comumente mais caros que táxi. Segundo o portal Driver Machine (2018), a intenção da empresa não é concorrer com a Uber e a 99. Na verdade, o app espanhol tem um público mais específico, destinando a pessoas com rendas mais elevadas. A exigência de modelos de carros é bastante limitada, focada em sedans médios e SUVs – *Sport Utility Vehicle* – também conhecidos como veículos utilitários

¹³ Disponível em: <https://www.portaldofranchising.com.br/franquias/tempo-para-franquia-dar-lucro/>. Acesso em: 15 abr. 2019.

¹⁴ Disponível em: <https://99app.com/sobre-a-99/>. Acesso em: 15 abr. 2019.

esportivos, com valores mais elevados e enquadrados em categorias de luxo pelas montadoras. Além disso, a Cabifay somente aceita pagamentos via cartão de crédito, diferente das demais que aceitam pagamentos em espécie.

Segundo o site da Cabifay¹⁵ sua operação no Brasil iniciou em 2016 e atualmente já está em 8 cidades brasileiras: São Paulo, Campinas, Santos, Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte, Porto Alegre e Curitiba.

BlaBlaCar

A BlaBlaCar foi fundada em 2006, na cidade de Paris, por jovens estudantes que encontravam dificuldade para acessar meios de transporte economicamente acessíveis para viagens ao interior da França. O modelo de negócio da empresa é vocacionado para viagens de longa distância, a partir do que eles denominam “pares de cidades”. Dados divulgados¹⁶ pela empresa apontam 60 milhões de membros, em 22 países e 18 milhões de viajantes por trimestre. No Brasil, conforme informações do site da BlaBlaCar:

Chegamos em 30 de novembro de 2015 e já contamos mais de 2 milhões de brasileiros entre nossos membros. Só em 2017 foram mais de 4 milhões de lugares em caronas oferecidos. As caronas no Brasil conectam 40 mil pares de cidades (São Paulo <> Rio de Janeiro, Florianópolis <> Joinville, etc.) – 20 mil desses pares não são conectados por nenhuma forma de transporte público, seja ônibus, avião ou balsas. (BLABLACAR, 2019).

Diferente das demais plataformas de transporte por aplicativo, a BlaBlacar não realiza corridas curtas no interior dos municípios, seu padrão de deslocamento é sempre de cidade para cidade. A companhia é a maior do mundo em seu segmento e o Brasil é seu 4º maior mercado, ficando atrás apenas de França, Rússia e Espanha.

Easy

A brasileira Easy foi fundada em 2011, na cidade do Rio de Janeiro e, em 2013, contava com mais de 30 mil motoristas cadastrados em sua plataforma. No país, sua atuação concentra-se nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, São

¹⁵ Disponível em: <https://cabifypartners.zendesk.com/hc/pt-br/articles/213107449-Perguntas-frequentes-Sao-Paulo>. Acesso em: 15 abr. 2019.

¹⁶ Disponível em: <https://blog.blablacar.com.br/about-us>. Acesso em: 15 abr. 2019.

Paulo e em Brasília-DF. Sua expansão para o mercado internacional iniciou pelo México e posteriormente para Ásia.

Em 2017, a Easy foi adquirida pela espanhola Cabify para realizarem operações na América Latina. Em entrevista ao portal Olhar Digital, o espanhol Juan de Antônio, CEO da Cabify, afirmou:

Assim como na indústria automotiva, onde você tem Hyundai e Kia, Nissan, Renault e Mitsubishi com alianças estratégicas, mas operando diferentes negócios, esta é a nossa visão atual para a aliança da Easy com a Cabify. Percebemos que nossas visões de melhorar a mobilidade nos mercados onde operamos são muito semelhantes e, por meio dessa aliança, estamos ansiosos para continuar a tornar essa visão realidade em todos os nossos mercados. (ANTÔNIO, 2017).

Ainda, segundo a entrevista, o executivo afirma que os aplicativos seguem operando isoladamente, cada um com sua equipe e estratégia de mercado (ANTÔNIO, 2017). No entanto, vão convergir esforços e recursos para investimentos em pesquisa e desenvolvimento para continuar aperfeiçoando o serviço de ambas as companhias.

WillGo

A WillGo foi fundada na Índia e iniciou suas atividades no Brasil em 2016, nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. A plataforma funciona como uma assinatura para obter a licença de uso da ferramenta durante um período específico que pode ser mensal, trimestral ou anual. Segundo o portal Abra seu Negócio (2016), os motoristas pagam pelos serviços em média R\$ 5,75 por dia o que corresponde ao plano mensal de R\$ 172,50.

O modelo de plano de assinaturas configura-se, segundo a empresa, como uma ferramenta de autogestão para os motoristas, ao exigir o pagamento de uma taxa mensal por seus serviços de intermediação, e não uma parcela em forma de percentual de cada corrida, como fazem as demais plataformas que ofertam esse tipo de serviço. O pagamento da viagem é feito por cartão de crédito ou por meio do PayPal, diretamente para a conta do motorista, sem a intermediação da empresa. Outro diferencial seria que suas tarifas são fixas e não operam no modelo “dinâmico” da concorrência, com variações dependendo de fatores de oferta e procura.

Frida Karro

O aplicativo Frida Karro, fundado em Curitiba, no Paraná, em 2016, funciona exclusivamente na cidade e informa ter mais de 700 motoristas cadastrados e mais de 30.000 usuárias. Seu diferencial é receber cadastros unicamente de mulheres, tanto para usufruir do serviço, quanto para motoristas. Segundo matéria do jornalista Pedro Ribeiro, do Paraná Portal:

Além das motoristas, outro diferencial do Frida Karro é o inovador sistema de segurança móvel. Todos os carros do serviço dispõem de um botão de pânico, que será acionado em caso de desvio de rota ou atividade suspeita por parte do passageiro ou da motorista. Ao todo, são mais de dez centrais 24 horas da empresa Veter espalhadas pela cidade para garantir a segurança das motoristas e dos passageiros. A estimativa é que, depois de acionado o botão de pânico, uma equipe tática leve em torno de 5 minutos para chegar até o veículo. Outro fator que ajuda a aumentar a segurança é que o serviço não aceita dinheiro como forma de pagamento, apenas cartões de débito e crédito. (RIBEIRO, 2018).

A proposta de aplicativos voltados exclusivamente para o público feminino atendeu, segundo a empresa, à necessidade de evitar algumas situações de assédio denunciadas com muita frequência. Embora as empresas de transporte possuam muitas mulheres cadastradas como motoristas, os relatos de assédio partiam tanto de usuárias quanto de motoristas. No Brasil, também um outro aplicativo chamado Lady Driver opera com as mesmas características.

De tantos aplicativos de transporte de passageiros no mercado, com a velocidade com que novas empresas surgem e desaparecem, e com a rapidez com que novas tecnologias são desenvolvidas, não demorou a surgirem no mercado aplicativos que comparam preços de aplicativos. É o caso do iDriver e do VAH. Com eles, o usuário pode acessar do valor mais barato ao mais caro, e ao clicar no escolhido, verificar modalidade e taxa de cada tipo de serviço. Com isso não é mais necessário abrir todos os apps para aferir os preços, basta selecionar o app de melhor custo-benefício e solicitar o serviço.

Ao elencarmos essas empresas de transporte de passageiros por aplicativos no Brasil não nos propusemos a esgotar as companhias em operação, mas sim produzir elementos de análise que nos permitam identificar um universo competitivo entre elas e a Uber. Com isso, podemos observar que o país, principalmente em

suas regiões urbanas, tornou-se um mercado extremamente atrativo para esse setor de serviços.

2.3.3 O surgimento da Uber

O exemplo mais emblemático do surgimento de novas formas de prestação de serviços, a partir exclusivamente da utilização de aplicativos ou plataformas *online*, é identificado no setor de transporte individual de passageiros, também chamado de “compartilhamento de viagens”. Embora algumas empresas operassem modelos de negócios similares no início dos anos 2000, nos Estados Unidos, foi em 2010 que nasceu em São Francisco – Califórnia - EUA a Uber, uma das maiores operadoras mundiais desse segmento. Segundo Slee:

A Uber expandiu-se na velocidade da luz, o número de motoristas saltou de menos de dez mil, em janeiro de 2013, para mais de 150 mil apenas dois anos depois. Em março de 2015, a Uber dizia estar presente em cerca de 450 cidades e 60 países. Seus investimentos correspondem a uma capitalização de US\$ 70 bilhões, mais valiosa que a Ford e a General Motors. (SLEE, 2017, p. 101).

Dados de 2019, disponibilizados no *site* da própria Uber (2019), indicam sua presença em 600 cidades de 65 países, sendo que o número de motoristas no mundo contabiliza mais de 3 milhões, o número de usuários é de 75 milhões e as viagens ultrapassam a casa dos 15 milhões, diariamente. Segundo a Newsroom da própria empresa:

A ideia surgiu em 2009 quando Garrett Camp e Travis Kalanick participavam da conferência LeWeb, na França. Após o evento, ao precisarem retornar para o hotel, encontraram dificuldade para encontrar um táxi, outro transporte público e até mesmo um motorista particular. Foi então que pensaram que seria incrível poder, a um toque no celular, contratar o serviço de um motorista particular. O objetivo era facilitar e inovar a forma pela qual as pessoas se locomovem pelas cidades, inicialmente em São Francisco (EUA), utilizando-se de veículos sedã. Foi assim que surgiu o Uber Black, primeiro produto da empresa. (UBER, 2019).

As primeiras plataformas desenvolvidas datam do início dos anos 2000 nos EUA, tendo sido concebidas com o objetivo de conectar pessoas que usavam seus carros com outras pessoas que estariam indo para o mesmo destino, a exemplo da Zipcar. O conceito era o de compartilhamento de viagens e possuíam a finalidade de criar uma cultura colaborativa baseada em tecnologia digital. Segundo Slee:

O chamariz das plataformas era o conceito social e ambiental: fornecia opções acessíveis para dirigir, fomentou um sentimento alternativo, comunitário (você é um membro, em vez de consumidor) e promoveu uma imagem verde (uso mais eficiente de recursos em comparação com o uso individual dos veículos). É uma combinação que continua a atrair pessoas para a Economia do Compartilhamento. Infelizmente, o apelo comunitário acabou sendo mais esperança do que realidade. (SLEE, 2017, p. 91).

Para Slee (2017), a Uber, embora nunca tenha se manifestado publicamente como uma empresa desenvolvida para contribuir com a cultura da chamada Economia do Compartilhamento, utilizou-se das mesmas estratégias das plataformas digitais anteriores para conectar motoristas e usuários. Resultado de uma postura agressiva de mercado, com altos investimentos em desenvolvimento de tecnologia e publicidade, que a tornou rapidamente a principal operadora desse modelo de serviço no mercado mundial.

2.3.3.1 Estratégia de Publicidade da Uber

Sobre o tema da publicidade a Uber movimenta-se em duas direções: usuário e motorista. Suas campanhas, quando direcionadas aos usuários, apresentam temas centrais como: inovação em mobilidade, segurança, economia e praticidade. Essas são algumas frases de efeito utilizadas nas peças publicitárias:

“A mobilidade que você deseja.”
 “Chegue aonde precisa com um toque no seu telefone.”
 “Para onde quer que você vá, tem um Uber para isso.”
 “Sua segurança é nossa prioridade: nosso compromisso é ajudar os usuários e motoristas parceiros a chegarem aonde quiserem com confiança.”
 “Economizar muita grana sem carro e investir melhor o seu dinheiro.”
 “Dar adeus à busca incessante por vagas e estacionamentos.”. (UBER, 2018a).

Quando colocamos a palavra Uber na ferramenta de busca da Google, umas das mais utilizadas no Brasil, após informar que existe mais de 517 milhões de itens relacionados, a plataforma posiciona em primeiro lugar um anúncio da Uber direcionado aos motoristas com os seguintes dizeres¹⁷:

“Dirija com a Uber. Conquiste seu sonho. Seja seu próprio chefe.”
 “Dirija com a Uber: Ganhe dinheiro em seu próprio horário.”

¹⁷ Disponível: <https://www.uber.com/a/drive>. Acesso em: 20 abr. 2019.

“Faça um bom dinheiro: Você pode dirigir e ganhar tanto quanto você quiser. Quanto mais você dirigir, mais você ganhará. Além disso, você será pago semanalmente e seus preços são depositados automaticamente.”
“Defina seu próprio horário: Dirija somente quando for melhor para você. Sem escritório nem chefe. Isso significa que você pode começar e parar quando quiser. Na Uber, é você quem manda.”

A estratégia da Uber parte de um raciocínio bastante simples: controlar as duas variáveis fundamentais do negócio, usuários e motoristas. Quanto maior o número de passageiros, mais trabalho terão os motoristas. Quanto maior o número de motoristas, melhor para os passageiros, que terão acesso rápido às corridas.

O plano de mídia da Uber é bastante diversificado. Identificamos campanhas de outdoor, publicidade em redes sociais como Facebook, mídias mais tradicionais como rádio, jornal impresso e canais de TV aberta, como Record e Rede Globo. Em relação à Globo, faz uso de inserções em horários nobres, como as telenovelas de maior audiência da emissora. Suas campanhas reforçam o posicionamento da marca e, de tempos em tempos, tratam de diferentes temas. Segundo matéria de Luiz Gustavo Pacete, do portal Meio e Mensagem:

A Uber estreia na noite desta sexta-feira, 11, no intervalo do último capítulo da novela O Outro Lado do Paraíso, da TV Globo, uma nova campanha integrada focada em um posicionamento que exalta o senso de comunidade. O foco de todo o conteúdo relacionado ao novo posicionamento é ressaltar a importância de comunidade e a conexão entre usuários e motoristas parceiros. (PACETE, 2018).

No Rio Grande do Sul, a Rádio Atlântida, do grupo RBS, veicula peças de publicidade da empresa, que também patrocina um dos programas de maior audiência do público jovem do Estado, o Pretinho Básico. A Uber também realizou uma parceria com o Clube do Assinante do Jornal Zero Hora, um dos mais tradicionais do RS, oferecendo descontos que chegam até 30% do valor da corrida para seus sócios-assinantes.

Ainda sobre ações e publicidade, em 2018, a Uber venceu uma licitação da Prefeitura de Porto Alegre, para fazer a gestão da Orla do Guaíba, zona nobre da capital gaúcha, sendo a única participante da concorrência. Por um ano a empresa prevê investimento de R\$ 1 milhão no local, sendo que o contrato pode ser prorrogado por mais 12 meses. Ainda, segundo reportagem de Jocimar Farina (2018), do portal GaúchaZH, “caberá à Uber gerenciar a conservação e a zeladoria não só da orla, mas também das rótulas das Cuias, da Praça Júlio Mesquita e do

canteiro central da Avenida Presidente João Goulart”. Como contrapartida, a Uber poderá explorar o local com ações de marketing e divulgação de sua marca em locais fixos na orla, mediante projeto devidamente aprovado pela prefeitura.

2.3.3.2 Valor de mercado e projeto do carro autônomo da Uber

Segundo reportagem dos jornalistas Liz Hoffman, Greg Bensinger e Maureen Farrell (2018), publicada no The Wall Street Journal, a nova estimativa de mercado para a empresa é de U\$ 120 milhões, como resultado de antecipação a uma oferta inicial de ações, que está prevista para o final de 2019. Conforme a reportagem, “seria, também, uma das maiores aberturas da indústria da tecnologia, com um valor maior do que o total combinado de Ford, General Motors e Fiat Chrysler”. (HOFFMAN; BENSINGER; FARRELL, 2018). Os lucros da companhia estão apresentando crescimento constante em sua receita líquida, registrando aumento de 67% e redução de perdas registradas em queda de 49%. A empresa faturou US\$ 11 bilhões em 2018, sobre US\$ 7,7 bilhões em 2017.

Em relação aos investimentos da Uber em novos projetos de mobilidade, um dos seus maiores aportes tem sido nos veículos semiautônomos. Foram adquiridos pela companhia 24 mil veículos utilitários da Volvo para formar uma frota de carros sem motorista. Com contrato assinado para entrega entre 2019 e 2021, os veículos produzidos para dirigirem a partir de sensores e software estão sendo desenvolvidos em parceria entre a montadora e a Uber. Cada carro modelo Volvo XC90 custa em média US\$ 47 mil nas concessionárias dos EUA, com isso, a frota ficará estimada em mais de US\$ 1 bilhão.

Mas não é apenas através de parceria com a montadora Volvo que a Uber pretende deixar de depender de motoristas para manter seu modelo de negócios. Em matéria da Daniela Simões (2018), do portal da Revista Época, foi divulgado que a montadora Toyota vai investir US\$ 500 milhões na produção de carros autônomos, como parte de um acordo com o Uber. A frota terá como base o modelo Sienna Minivan da montadora japonesa e usará a tecnologia desenvolvida pela Uber para carros autônomos. A parceria entre as duas companhias teria o objetivo de expandir a participação da Uber para esse “novo” mercado, uma vez que ela já se intitula uma empresa de tecnologia e não de transporte.

2.3.4 Dados sobre a operação da Uber no Brasil

No Brasil, a atividade da Uber teve início em 2014, na cidade do Rio de Janeiro, partindo a operar, em seguida, em São Paulo, Belo Horizonte e Brasília-DF. O período das primeiras operações da companhia nesses municípios foi planejado para acontecer paralelamente à realização da Copa do Mundo de futebol no país.

Conforme a empresa, os motoristas chegam a mais de 600 mil, sendo que destes, segundo matéria de Fabrício Lobel (2017), do site do jornal Folha de São Paulo, 150 mil encontram-se no estado paulista. A estimativa é que o número no Rio Grande do Sul chegue a 50 mil, sendo 30 mil em Porto Alegre/RS. Quanto aos usuários, a empresa divulga por seu portal um total de mais de 22 milhões, em mais de 100 cidades brasileiras.

No país a Uber oferece praticamente toda a linha de produtos que é também ofertada no mercado mundial. Segundo o site da empresa, os serviços oferecidos apresentam as seguintes características:

Uber X: Carros compactos, com ar-condicionado e 4 portas. O preço é competitivo e uma opção ideal para locomover-se no dia a dia.

Uber Juntos: Esta modalidade permite que você divida a viagem com outros usuários que estão em um trajeto similar ao seu, colocando mais pessoas em menos carros.

Uber Select: uma seleção de carros mais confortáveis e espaçosos por um preço um pouco maior do que o do Uber X.

Uber Black: serviço que possibilita aos usuários solicitarem viagens de alta qualidade em carros sedã, como Toyota Corolla, Ford Fusion, Volkswagen Jetta e outros, todos com bancos de couro e ar-condicionado sempre ligado.

Uber Eats: Serviço que permite ao usuário solicitar refeições de maneira prática, onde quer que esteja. (UBER, 2019).

Em 2018, a Uber possuía nove escritórios em funcionamento no Brasil, nas cidades de: Belo Horizonte/MG, Campina Grande/PB, Campo Grande/MS, Cuiabá/MT, Porto Alegre/RS, Porto Velho/RO, Recife/PE, Rio de Janeiro/RJ e São Paulo /SP.

Sobre a política de investimentos em tecnologia da Uber no Brasil, a partir de 2019, segundo André Fogaça (2018), do portal Tecnoblog, serão direcionados R\$ 250 milhões em um centro tecnológico no país. Sediado em São Paulo, o centro será o primeiro da América Latina e terá como objetivo inicial desenvolver tecnologia para melhorar a segurança do aplicativo. A meta é a contratação de 150 especialistas distribuídos em diferentes áreas como: processamento de dados em

tempo real, telemática avançada, desenvolvimento móvel e *machine learning*. Este centro está com cronograma de execução previsto para os próximos cinco anos e será o maior investimento desde a chegada da Uber ao Brasil.

2.4 O SETOR DE SERVIÇOS POR APLICATIVOS – QUESTÃO TECNOLÓGICA E QUESTÃO SOCIAL

Desde o surgimento da internet no ano de 1969, as Tecnologias de Informação e Comunicação – TICs tem contribuído para uma nova dinâmica econômica e social. O ritmo cada vez mais célere de novas descobertas e aplicações contribuem para constituir um ambiente em que a questão social se expressa como reflexo da rápida transformação do capitalismo no início do século XXI. Essa nova arena, caracterizada por uma rede digital que conecta tudo e todos de maneira global e em tempo real, implica em ciclos de convergência de processos físicos, econômicos, sociais, políticos e culturais.

Em um cenário marcado pelo avanço das novas tecnologias, com importantes implicações nas relações de trabalho, identificamos características do que poderíamos chamar de uma nova expressão da questão social. Esse cenário tem em voga grandes empresas globais de tecnologia e milhões de trabalhadores que procuram compreender quais relações de trabalho protegem suas atividades e sua vida.

Essas empresas são a face mais recente da hegemonia do modo de produção capitalista, reforçando sua característica global e flexível. Suas novas Tecnologias de Informação e Comunicação – TICs colocam os indivíduos em contato em tempo real em qualquer parte do mundo, possibilitando complexos sistemas de monitoramento de informações que atendem integralmente à lógica operativa do modo de produção capitalista. Essas são novas características que reforçam o mecanismo de acumulação ilimitado de capital no plano mundial. Conforme Druck (2010) um processo que dissocia o capital e as formas materiais de riqueza (valores de uso), conferindo-lhes um caráter abstrato, cuja valorização através do trabalho excedente garante que se perpetue a acumulação.

As novas Tecnologias de Informação e Comunicação – TICs são uma realidade cada vez mais presente na vida social, em especial as tecnologias *mobile*. A utilização e a difusão de dispositivos móveis configuram-se como a plataforma

dominante do mercado mundial. Segundo Gabriel (2010), a maioria das pessoas que possuem aparelhos celulares não fica a mais de um metro de distância deles, ou seja, os celulares têm se incorporado cada vez mais à vida cotidiana das pessoas, em todas as situações, e está quase se tornando parte de seu corpo.

Uma realidade perversa que afeta os trabalhadores brasileiros diz respeito ao crescimento de 70% de transações financeiras no país por aplicativos móveis, no ano de 2017 em relação a 2016, segundo pesquisa realizada pela Federação Brasileira de Bancos – Febraban, divulgado pelo Agência Brasil (2018b). Essas transações correspondem a 35% do total de operações financeiras e somados smartphones, *tablets* ou computadores, representam 58% de todas as transações realizadas no Brasil.

Ainda sobre o universo dos trabalhadores do setor financeiro, de acordo com informações da Federação dos Bancários dos Estados da Bahia e Sergipe – FEEB (2018), somente em 2017, foram fechadas um total de 1.485 agências e 17.905 postos de trabalho. Esse número acumulado, de 2013 a 2017, totaliza 57.677¹⁸ postos de trabalhos fechados no setor financeiro no Brasil. Essa diferença representou uma redução de 430.624 para 372.947 no total de postos de trabalho no setor.

Uma característica dessas novas relações no mundo do trabalho dialoga com a problemática apresentada pela cientista social Anete Ivo em seu artigo Questão Social e Questão Urbana (2010), quando aborda a perspectiva de uma reconversão da questão social nas mediações entre o global e o local. Embora não trate especificamente das relações no contexto dos serviços na era digital, a autora identifica um processo de desterritorialização e localização e entre espaços de fluxos e espaços de lugares. Os novos modelos de prestação de serviços atendem de certa forma a essa dinâmica. As grandes plataformas de compra e venda de produtos, prestação de serviços de transporte e aluguel de imóveis residenciais, para citar apenas três operações¹⁹, são de propriedade de apenas um grupo cada, com sede nos Estados Unidos e operam nos 5 continentes e em milhares de cidades. Segundo a autora:

¹⁸ Informações sobre postos de trabalho fechados: 2013 - 4.329 / 2014 - 5.004 / 2015 - 9.886 / 2016 - 20.553 / 2017 - 17.905. Dados pesquisa Febraban 2018.

¹⁹ Amazon, Uber e Airbnb, respectivamente.

Esses processos globais parecem questionar as hierarquias urbanas e as relações entre territórios tal como esses foram concebidos até os anos setenta, como também a relação entre o espaço urbano e seus habitantes, entre o público e o privado, nas novas formas de constituição das atividades de morar, trabalhar, circular, consumir e de lazer. (IVO, 2010, p. 26).

Essa característica resultante do processo de reestruturação produtiva da segunda metade do século XX é também responsável pelo desmonte das políticas de bem estar social, levando ao fechamento de postos de trabalho e potencializando a abertura do mercado informal. A economia informal da era digital encontrou no mercado de serviço de transporte de passageiros uma alternativa de disputar a força de trabalho daqueles que não encontram oportunidades em trabalhos protegidos. De acordo com Ivo:

Nos Estados Unidos, onde o modelo do Estado protetor nunca alcançou a mesma penetração, a questão não é a mesma. As políticas públicas do discurso neoconservador de Reagan não consistiam em afrontar os novos problemas sociais e urbanos através do setor público, mas facilitar a reestruturação econômica através da flexibilização dos mercados de trabalho, o investimento privado em novas tecnologias e a renovação física das cidades através de coalizões ou "máquinas" orientadas para o crescimento. (IVO, 2010, p. 28).

Nos países da América do Norte, diferentemente da Europa e América do Sul, a estratégia de enfrentamento das mais diversas expressões da questão social não encontrou no Estado seu amparo financiador, nem apoio político. Pelo contrário, as medidas adotadas dialogam com práticas liberais de desregulamentação da economia, estímulo à iniciativa privada e ao desenvolvimento de novas tecnologias. Essas partem da crença de que tal postura contribuiria para a diminuição da desigualdade, através da geração de postos de trabalho.

À medida que novas formas de exploração do trabalho são criadas pelo processo de desenvolvimento do modo de acumulação capitalista, novas expressões da questão social tendem a surgir. O modelo de produção capitalista, caracterizado por alguns autores como flexível, apresenta-se com celeridade e rapidez para contornar suas crises e apresenta novas formas de apropriar-se do trabalho excedente dos trabalhadores. Conforme Netto nos explica:

O desenvolvimento capitalista produz, compulsoriamente, a "questão social" – diferentes estágios capitalistas produzem diferentes manifestações da "questão social"; esta não é uma seqüela adjetiva ou transitória do regime do capital: sua existência e suas manifestações são indissociáveis da

dinâmica específica do capital tornado potência social dominante. (NETTO, 2001, p. 45).

As contribuições de Netto (2001) para as reflexões sobre o processo histórico de surgimento da Questão Social são extremamente esclarecedoras, demarcando as características que diferenciam o período histórico anterior ao surgimento do capitalismo. Se o fenômeno da escassez, identificado até o primeiro quartel do século XVIII, possui características análogas aos problemas sociais de períodos posteriores até os dias de hoje, por que não afirmar que a Questão Social é anterior ao sistema capitalista, que passa a consolidar-se com sua estrutura de desenvolvimento acelerado das forças produtivas também no início do século XVIII?

Se elementos de desigualdades sociais podem ser observados em ambos os períodos históricos, a gênese da Questão Social, amplamente difundida através da expressão “contradição entre capital e trabalho”, reside no processo de desenvolvimento acelerado das forças produtivas, na mesma proporção e rapidez com que passa a crescer a pobreza nos grandes centros urbanos cada vez mais adensados, decorrente do processo de industrialização. A diferença que caracteriza o período histórico anterior ao capitalismo é justamente o não desenvolvimento das forças produtivas do capital; não residiria aí, portanto, nenhuma contradição nessa relação. Uma das contradições da relação entre capital e trabalho é resultante da permanência de escassez, quando a partir do desenvolvimento das forças produtivas, a mesma poderia ser suprida. Conforme Pereira:

Sabemos que, no âmbito da estrutura econômica o fator determinante das mudanças são as forças produtivas, identificadas com o desenvolvimento da maquinaria, com a descoberta das novas tecnologias, com o aperfeiçoamento da educação e com as modificações fundamentais nos processos de trabalho. São essas inovações que vão criar contradições na ordem econômica prevalecente, forçando mudanças nas relações de produção (econômicas, políticas e sociais) e gerando desafios ou problemas que vão requerer a substituição de paradigmas e alterações significativas na relação entre capital e trabalho. (PEREIRA, 2001, p. 55).

Nesse sentido, a gênese da Questão Social, ou seja, a contradição existente entre capital e trabalho, perdura por mais de dois séculos e permanece umbilicalmente ligando o capitalismo à Questão Social, sendo uma indissociável da outra. Portanto, o que surgem, segundo Netto (2010), são novas expressões da Questão Social ao passo que o modo de produção capitalista vai adaptando-se. De acordo com o autor:

O que devemos investigar é, para além da permanência de manifestações “tradicionais” da “questão social”, a emergência de novas expressões da “questão social” que é insuprimível sem a supressão da ordem do capital. A dinâmica societária específica dessa ordem não só põe e repõe o corolário da exploração que a constitui medularmente: a cada novo estágio de seu desenvolvimento, ela instaura expressões sócio humanas diferenciadas e mais complexas, correspondente à intensificação da exploração que é sua razão de ser. (NETTO, 2001, p. 48).

A partir dessas considerações é que buscamos identificar de que forma a emergência de novos modelos de prestação de serviços na era digital estão ligadas às transformações nas relações de trabalho, que podem se caracterizar como novas expressões da questão social. Conjugando a desregulamentação do mercado, a redução de ofertas de trabalho protegido, a naturalização das relações de trabalho via plataformas online, o crescente investimento de companhias multinacionais no desenvolvimento de tecnologia para esse mercado e o significativo aumento de trabalhadores e usuários desses serviços, identificamos a tendência do surgimento de uma “Questão Tecnológica”, como uma nova expressão da questão social.

No entanto, a identificação de novas expressões da questão social não é um processo investigativo social simples ou facilmente explicitado. Diferentes fatores contribuem para sua observação analítica ou, na direção contrária, para sua invisibilidade. Segundo Pereira:

Portanto, por falta de forças sociais com efetivo poder de pressão para fazer incorporar na agenda pública problemas sociais ingentes, com vista ao seu decisivo enfrentamento, entendo que temos pela frente, não propriamente uma “questão social” explícita, mas uma incômoda e complicada “questão social” latente, cuja a explicitação acaba por tornar-se o principal desafio das forças sociais progressistas. (PEREIRA, 2001, p. 52).

Deste modo, o que está em disputa para superar a invisibilidade da Questão Tecnológica é a capacidade de mobilização de trabalhadores e forças sociais organizadas no sentido de buscar colocar na ordem do dia o tema do trabalho virtual. Pressionar governos, regulamentar as atividades que surgem quase que diariamente e garantir uma condição de trabalho protegido são os desafios que se colocam diante dos novos tempos.

2.4.1 Novas Demandas de Proteção Social

Para situarmos a Questão Tecnológica é necessário identificar as condições históricas e políticas determinantes para a emergência de novas demandas sociais

em sistemas de proteção social nos estados capitalistas. Dessa forma, buscamos caracterizar os cenários onde surgem possíveis novas demandas e conhecer os processos de mobilização dos sujeitos sociais entrelaçados em novos fenômenos inerentes à influência tecnológica no mundo do trabalho.

Refletir sobre os sistemas de proteção social na atualidade é um grande desafio, pois nos deparamos permanentemente com contradições que estão presentes em suas origens, desenvolvimento, manutenção, reprodução e mesmo em seus retrocessos. Tais contradições se expressam principalmente no papel que cumpre o Estado na relação de exercer regulações sociais por meio de políticas públicas. No modelo de sociedade ocidental atual é imprescindível a atuação do Estado na mediação e garantia dos direitos sociais a partir da viabilização de políticas sociais, sendo atribuído e formalmente conferido a ele, pela sociedade, esse papel. No entanto, o estado capitalista forjado para defender os interesses das elites dominantes, protegendo a propriedade privada, é ele próprio o provedor dos mecanismos de proteção para dar respostas às mazelas geradas pela contradição entre o capital e o trabalho. Portanto, a quem realmente serve o Estado? Segundo Pereira:

A simples indagação do que seja proteção social suscita discussões complexas, que vão do repúdio à sua existência, por denotar paternalismo ou tutela, à sua aceitação como um fenômeno real e historicamente persistente que fornece elementos válidos instigantes para análise (PEREIRA, 2016, p. 32).

Outra questão diz respeito ao cenário necessário para a emergência de uma política social. Quais os sujeitos e as forças vivas da sociedade necessitam estar mobilizados para que um fenômeno social seja a essência constitutiva de uma política social? Quais são as determinações históricas e contemporâneas para que isso aconteça?

Em um período marcado pelo processo acelerado do desenvolvimento tecnológico, muitas são suas implicações no mundo do trabalho. Uma das características nocivas deste processo de aceleração é exatamente a ausência de regulação de novas atividades surgidas em decorrência das tecnologias e mesmo, de medidas de proteção para a precarização do trabalho decorrentes dos novos mercados de trabalho.

O desenvolvimento tecnológico não é nenhuma novidade no mundo do trabalho. Embora conceitos como robótica, biotecnologia, automação, nanotecnologia e Tecnologia da Informação e Comunicação – TICs, sejam contemporâneos, a chamada maquinaria vem revolucionando a sociedade desde o século XVII.

É possível que o momento histórico atual resgate contradições análogas as do início da revolução industrial. Naquele período, o advento da maquinaria produziu um processo sequencial em que a manufatura superou a atividade artesanal e subsequentemente foi substituída pela utilização de máquinas rudimentares, chegando, por fim desse primeiro ciclo, ao maquinário movido a vapor.

Foram profundas as influências da indústria moderna e da maquinaria para os trabalhadores daquele período, produzindo reflexos em toda a sociedade. No entanto, o capitalista não só preservou sua estratégia central de explorar a força de trabalho do operário, como acabou por potencializar sua extração. Conforme Marx:

Esse emprego, como qualquer outro desenvolvimento da força produtiva do trabalho, tem por fim baratear as mercadorias, encurtar a parte do dia de trabalho da qual precisa o trabalhador para si mesmo, para ampliar a outra parte que ele dá gratuitamente ao capitalista. A maquinaria é meio para produzir mais-valia. (MARX, 2017, p. 427).

Vamos apontar a necessidade de reflexão sobre a emergência e possível institucionalização de um conjunto de novas atividades profissionais, decorrentes do avanço tecnológico, que não encontram segurança formal no interior do Estado para garantias mínimas de suas práticas. Um dos desafios é garantir que os atores envolvidos nesse processo tenham capacidade de organização e mobilização colocando na ordem do dia a necessidade de uma resposta para a demanda que emerge. De acordo com Fleury:

Entendido como parte da dinâmica relacional do poder, o processo de desenvolvimento da política pública diz respeito ao estabelecimento de relações de mediação entre Estado e sociedade a partir da emergência política de uma questão, isto é, a partir do momento em que as forças que a sustentam são capazes de inseri-la na arena política como uma demanda que requer resposta por parte do poder público. (FLEURY, 1994, p. 130).

O que identificamos é a possibilidade real de inserir na pauta do Estado novas questões, que são decorrentes do processo dinâmico de transformação da sociedade e, conseqüentemente, do mundo do trabalho, que acaba por gerar

permanentemente novas demandas. Nesse sentido, forças de sustentação são imprescindíveis para manutenção das demandas em um patamar que produza certo “desconforto” ao Estado, no sentido de mantê-lo alerta à necessidade de posicionar-se e dar respostas.

Em Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, a operação da Uber teve início em novembro de 2015, sendo marcada por um conjunto de movimentos de resistência, principalmente por parte de setores organizados e regulamentados, como o dos Taxis. A velocidade com que a Prefeitura regulamentou as operações, já com leis sancionadas e novos projetos aprovados pela Câmara de Vereadores, demonstra como esses setores provocam e mobilizam o Estado em dar respostas. Veremos esses exemplos de maneira mais detalhada no Capítulo 3.

Obviamente que esta dinâmica requer uma natureza de Estado em que sua intenção de diálogo com a sociedade seja permeada pela capacidade de interação com tensões que lhe são dirigidas. Nesse sentido, um Estado refratário seria impermeável à interação social.

O fato de, no início do século XX, os problemas sociais deixarem de ser tratados como caso de polícia e avançarem para a esfera das políticas públicas é considerado um grande avanço. Essa concepção denota uma mudança de visão, mesmo que não absoluta, na forma repressora e excludente como até então foram tratados os problemas sociais. Essa nova visão, ainda em processo, mas com considerados avanços, aponta para a possibilidade de mobilização da sociedade para a inclusão de novas pautas na agenda das políticas sociais.

Surge na sociedade da informação um conjunto de novos serviços ou mesmo de serviços tradicionais que são prestados por intermédio de novas tecnologias, via dispositivos móveis em rede e plataformas digitais. O que sabemos é que essas atividades estão multiplicando-se em escala mundial, tendo suporte de grandes empresas de tecnologia da informação, que no início do século XXI passaram a ocupar a liderança na economia mundial, materializando a transição de um modelo de capitalismo fordista para o modelo forjado no capital financeiro. Segundo Mendes, Wünsch e Couto:

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

em particular na fase atual de financeirização do capital. (MENDES; WÜNSCH; COUTO, 2011, p. 277).

A afirmação das autoras converge com a ideia de que a característica flexível do capital, capaz de adaptar-se às mudanças de diferentes períodos históricos, produz impactos no mundo do trabalho. Consequentemente se materializa em novas expressões da questão social e na necessidade de formulação de novas políticas sociais, ampliando ou modificando os atuais sistemas de proteção social.

Nesse sentido, os sistemas de proteção social devem ser espaços de reprodução dos interesses da classe trabalhadora, porém sem a ilusão de que o Estado está produzindo formas de enfrentamento à estrutura hegemônica do capital. Pelo contrário, a tentativa de responder às questões surgidas a partir de suas contradições opera dentro da lógica do sistema capitalista, a qual pretende dar conta de atender as demandas sociais.

Outra questão que deve ser observada nos modelos de proteção social é a dos ganhos corporativos, mediados pela organização de forças a partir de categorias profissionais. Embora muito comum, este processo produz ganhos individuais de uma categoria em detrimento de outra, reproduzindo uma lógica de individualismo exacerbado. Nesse sentido, salientamos a importância da tentativa da busca de um conceito com concepção de universalidade, aos moldes do que foi o *Welfare State*. Conforme Mendes, Wunsch e Couto:

Na sociedade capitalista, a formulação da proteção social com caráter universalista se encontra vinculada à emergência do Estado de bem estar social, no período pós – II Guerra, em particular nos países europeus, que se caracterizava por um conjunto de medidas políticas de caráter econômico e social visando à redistribuição da riqueza como resposta social integradora. (MENDES; WÜNSCH; COUTO, 2011, p. 278).

Ainda, segundo as autoras, esse modelo fundamenta-se a partir de uma visão econômica keynesiana e uma estrutura produtiva fordista-taylorista que buscavam o pleno emprego e a universalização dos serviços sociais (MENDES; WÜNSCH; COUTO, 2011). No entanto, as diferentes tipologias de *welfare state*, surgidas ao longo do século XX não deram conta de superar as contradições presentes na relação trabalho-capital, tendo, pelo contrário, contribuído para a estratégia de desenvolvimento do modo de produção capitalista. Isto se deu apesar de o modelo social-democrata defender que a igualdade fundamental requeria a socialização

econômica e que sua estratégia resultaria também em mobilização de poder. De acordo com Esping-Andersen:

Ao erradicar a pobreza, o desemprego e a dependência completa do salário, o *welfare state* aumenta a capacidade política e reduz as divisões sociais que são as barreiras para a unidade política dos trabalhadores... sendo a mobilização de classe no sistema parlamentar um meio para a realização dos ideais socialistas de igualdade, justiça, liberdade e solidariedade. (ESPING-ANDERSEN, 1991, p. 88).

No Brasil, as políticas de proteção social tiveram influências internacionais, embora nenhuma concepção de *welfare state* tenha sido aplicada integralmente. Segundo Pereira (2002, p. 125), “diferente, pois, das políticas sociais dos países capitalistas avançados, que nasceram livres da dependência econômica e do domínio colonialista, o sistema de bem-estar brasileiro sempre expressou as limitações decorrentes dessas injunções”. O período nacional mais expressivo de consolidação de um sistema de proteção social tem na Constituição de 1988 um marco no contexto histórico de afirmação de conquistas e garantias sociais. Mas o atual momento, marcado pelo arsenal tecnológico direcionado ao trabalhador formal e protegido, exigirá profundas reflexões e ações contundentes para evitar que cada vez mais direitos trabalhistas sejam solapados.

3 REGULAMENTAÇÃO OU DESREGULAMENTAÇÃO

3.1 A DESREGULAMENTAÇÃO COMO PRINCÍPIO DA UBER

A legislação brasileira possui, desde 2012, um Plano Nacional de Mobilidade Urbano, instituído pela Lei Federal nº 12.587/2012. Pelo fato da modalidade de transporte de passageiros por aplicativo ter iniciado sua operação no país no ano de 2014, nada sobre esse tipo de serviço estava previsto na redação do Plano Nacional.

A Lei Federal estabelece as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, prevendo a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas como condição de desenvolvimento urbano. A legislação prevê um sistema que organize e coordene um conjunto de modos de transportes e serviços no território das cidades. Esse conjunto organizativo é denominado de Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

O sistema organiza o deslocamento de pessoas considerando como transporte urbano de modo motorizado – modo que se utiliza de veículos automotores – os serviços de transporte público e privado. Quanto ao seu objetivo, os serviços de transporte urbano são considerados como de cargas ou de passageiros, sendo o segundo o objeto de nossa análise. A legislação ainda faz referência, no que tange à característica e à natureza, à distinção entre “individual”, quanto a primeira, e “privado”, em relação à segunda. Portanto, denomina-se Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros, segundo a Lei Federal de 2012.

Como vimos anteriormente, uma das principais características do setor de tecnologia é a rapidez com que novos produtos e serviços são desenvolvidos, deixando obsoletos os modelos atuais de negócios. Contudo, em especial no Brasil, as legislações possuem um tempo de maturação que muitas vezes não consegue acompanhar as transformações em curso. Um exemplo disso é o fato do Congresso Federal ter conseguido aprovar apenas em 2018, ou seja, mais de 4 anos após o início da primeira empresa de transportes por aplicativo ter iniciado sua operação no país, parcas mudanças. Essas se deram a partir da Lei Federal nº 13.640/2018, que inclui a temática do transporte individual privado realizado por aplicativos ou por

comunicação em rede. Segundo a Uber, essa legislação foi resultado de um “intenso debate no Congresso Nacional”. (CARNEIRO, 2019).

Dentre as alterações, a primeira delas foi a substituição da redação do Art. 4º, em seu inciso X, com o texto que classifica transporte motorizado privado como “meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares”. (BRASIL, 2012). Essa redação foi substituída pelo seguinte texto:

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

Esta mudança caracteriza exclusivamente os serviços prestados pela Uber e pelas companhias com mesmo modelo de negócio.

Durante o período em que a legislação tramitava no Congresso, algumas possíveis restrições que poderiam dificultar a realização do serviço foram afastadas, como a autorização prévia de órgão competente municipal, o emplacamento na cidade onde realizam a atividade, a restrição de um motorista por veículo e a necessidade de placa vermelha. Todos esses critérios, segundo a nova legislação, não devem fazer parte dos regramentos municipais.

Sobre os regramentos municipais, a regulamentação federal de 2018 é muito clara quanto ao papel das cidades em responsabilizar-se pelas atividades dessa natureza desenvolvidas em seu território. Nesse sentido, existe a inclusão do item A no Art. 11º com a seguinte redação: “Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios”. (BRASIL, 2018). Nesse sentido, o Congresso Nacional aprovou uma legislação que, na verdade, responsabiliza os municípios pela regulamentação. É um típico exemplo de “regulamentar para desregulamentar” ou “mudar para não mudar”.

Enquanto a Lei Federal que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana possui uma extensa redação ao longo de quase 15 páginas, a regulamentação de 2018 limita-se a pouco mais de uma página, enfatizando os sete itens a seguir. São eles:

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

As exigências de Carteira de Habilitação, Licenciamento do Veículo e Seguro DPVT, são obrigações da legislação de trânsito no Brasil, o que significa que qualquer veículo automotor necessita estar em condições para trafegar. Incluir essas exigências é uma redundância, uma vez que os serviços de transporte por aplicativo são realizados por veículos. Em toda a redação que alterou a Lei Federal nº 12.587/2012, apenas um item efetivamente apresenta relação direta com o motorista, qual seja, a obrigatoriedade de contribuição para o Instituto Nacional de Seguridade Social, o INSS. É possível que esta seja uma preocupação mais com a Previdência, que poderia perder alguns milhões de contribuintes, do que com o próprio trabalhador.

A aprovação da regulamentação de 2018 apresentou algumas contradições em relação à lei de 2012, a exemplo de seu Art. 6º, que estabelece que uma das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana é a “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado”. (BRASIL, 2012). Com a regulamentação de 2018, o que se pode esperar é o aumento de veículos trafegando, pois não existe ainda no país nenhum estudo técnico que comprove que o transporte por aplicativo reduza o número de automóveis na rua. Contudo, nos Estados Unidos, a preocupação com esse efeito tem provocado os governantes locais. Segundo reportagem da jornalista Tabatha Benjamin, do portal Auto Esporte:

Autoridades de Nova York (EUA) estão estudando a possibilidade de restringir o número de motoristas de aplicativos como Uber e Lyft na cidade. A medida teria como objetivo conter a indústria de aluguel de veículos e, conseqüentemente, reduzir os congestionamentos. Os serviços de

transporte por aplicativos têm sido responsabilizados pelo aumento do trânsito, que já era caótico na cidade. A Prefeitura também estuda estabelecer um salário fixo para os motoristas, que têm recebido cada vez menos. (BENJAMIN, 2018).

Segundo a matéria, existe um Projeto de Lei em tramitação na Câmara de Vereadores de Nova York, que visa limitar as licenças pelo período de um ano, além de limitar o número total de licenças no município. O objetivo principal seria de reduzir o tráfego de automóveis na localidade (BENJAMIN, 2018).

3.2 ANÁLISE DAS REGULAMENTAÇÕES CITADAS COMO EXEMPLO PELA UBER

O tema da regulamentação é de certa forma central para o debate sobre a viabilidade da atividade de prestação de serviço de transporte individual de passageiros por aplicativo. Nesse sentido, a nossa proposta é analisar, além da Legislação Federal, algumas das regulamentações da atividade em diversas capitais de estados brasileiros e em cidades do interior e regiões metropolitanas, citadas como exemplo pela Uber.

O site da empresa Uber apresenta, além da Legislação Federal, citada como modelo, um conjunto de Leis e Decretos de cinco capitais de estados brasileiros, três cidades do interior de São Paulo e também de Brasília/DF. Entre as capitais estão: Vitória/ES, São Paulo/SP, Belo Horizonte/MG, Curitiba/PR e Rio de Janeiro/RJ. As cidades paulistas são: Osasco, Campinas e São José dos Campos. Todas as legislações citadas pela empresa são consideradas referência e, seguindo a ordem cronológica de suas vigências, serão objeto de nossa análise seguinte.

Maio de 2016 – São Paulo/SP: Decreto nº 56.981/2016

A cidade de São Paulo /SP, a partir da publicação do Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016, foi pioneira no Brasil ao legislar sobre a exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros. Embora o início das atividades da Uber no Brasil tenha ocorrido em junho de 2014, foi somente após um intervalo temporal de praticamente dois anos que a primeira legislação sobre a atividade de transporte por aplicativos passou a vigorar no país, mesmo que apenas na esfera municipal da capital paulista. Durante todo esse período, a

empresa pode desfrutar da exploração de sua atividade sem as amarras das legislações que passaram a vigorar e se multiplicar desde então, ou, nas palavras de Marx (1996, p. 357) sem “os grilhões da regulação legal”.

Uma questão que surge com a regulamentação paulista é a criação da denominação: Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs. Nomenclatura que passa a ser utilizada para remeter-se às empresas de tecnologia que fazem mediação entre motoristas e usuários. A legislação de São Paulo refere-se ao motorista como “motorista prestador de serviço”.

O compartilhamento de dados com relação às informações das corridas é considerado pela prefeitura como um mecanismo de controle em relação ao poder público. As informações sugeridas pela legislação para serem compartilhadas são:

- I - origem e destino da viagem;
- II - tempo de duração e distância do trajeto;
- III - tempo de espera para a chegada do veículo à origem da viagem;
- IV - mapa do trajeto;
- V - itens do preço pago;
- VI - avaliação do serviço prestado;
- VII - identificação do condutor e do veículo utilizado; (Redação dada pelo Decreto nº 58.595/2019).
- VIII - outros dados solicitados pela Prefeitura necessários para o controle e a regulação de políticas públicas de mobilidade urbana. (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016).

Uma das tantas críticas à regulamentação feita no município é referente ao Art. 6º, que estabelece um valor máximo de tarifa a partir da seguinte redação: “Compete à OTTC, credenciada para operar o serviço de que trata esta seção: IV - fixar a tarifa, observado o valor máximo estabelecido pelo Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV”. (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016). Segundo a Uber (2018b), estabelecer mecanismos que incidam diretamente na política tarifária pode inviabilizar a atividade deste tipo de serviço, uma vez que impossibilitaria a prática de preços competitivos de mercado.

Sobre a outorga onerosa proposta pelo poder executivo municipal, foi elaborado um sistema de créditos por quilômetro para uso intensivo do viário urbano. Esse modelo tem como característica uma contrapartida a ser paga pelas OTTCs ao município, a partir do cálculo realizado pela contagem da distância dos quilômetros percorridos pelos veículos cadastrados.

Sobre a política de cadastramento de veículos e motoristas, o decreto de São Paulo/SP estabelece a partir do Art. 15º que podem se cadastrar nas OTTCs motoristas que satisfaçam os seguintes requisitos:

- I - possuir carteira profissional de habilitação com autorização para exercer atividade remunerada;
- II - possuir CONDUTAX (Cadastro Municipal de Condutores de Táxi) ou cadastro similar regulado pela Prefeitura;
- III - comprovar aprovação em curso de formação com conteúdo mínimo a ser definido pela Prefeitura;
- IV - comprovar contratação de seguro que cubra acidentes de passageiros (APP) e Seguro Obrigatório – DPVAT;
- V - comprometer-se a prestar os serviços única e exclusivamente por meio de OTTCs;
- VI - operar veículo motorizado com, no máximo, 5 (cinco) anos de fabricação. (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016).

Sobre a regulamentação de São Paulo, a Uber emitiu o seguinte comunicado:

São Paulo (SP) foi à primeira cidade a regulamentar o serviço no país. Em maio de 2016 a Prefeitura publicou o Decreto 58.981/16 que regulamentou o transporte individual privado no município. A regulação paulistana foi moderna ao criar o conceito de OTTCs (Empresas Operadoras de Tecnologia de Transporte) e ao não limitar a quantidade de veículos ou motoristas, mas a cobrança de contribuição municipal por meio de créditos por km tem se mostrado de extrema complexidade e de difícil operacionalização. (UBER, 2018b).

Ao final do Decreto é criado um comitê responsável pelo acompanhamento das medidas estabelecidas pela legislação. A partir do “Art. 26 fica instituído o Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV para acompanhamento, desenvolvimento e deliberação dos parâmetros e políticas públicas estabelecidas neste decreto”. (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016). Sobre as competências do CMUV, as de maior relevância para operação das OTTCs são as fixadas no Art. 29 nos incisos:

- II - definir os preços públicos cobrados das OTTCs para operar cada serviço; [...]
- VI - definir os parâmetros de credenciamento das OTTCs para cada serviço; [...]
- IX - definir e rever a tarifa máxima a ser cobrada pelas OTTCs que operem atividades econômicas privadas de uso intensivo do viário urbano; [...]
- XII - expedir resoluções sobre as matérias de sua competência. (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016).

Portanto, já como competência do Comitê Municipal de Uso Viário, para além da publicação do Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016, o órgão emitiu uma

resolução que complementou o texto anterior. A denominada Resolução nº 16, de 07 de julho de 2017 apresenta requisitos mínimos exigidos para cadastramento de condutores nas Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs para exploração de atividade econômica privada de transporte individual de passageiros. Diversos artigos da resolução foram considerados pela Uber como impeditivos para a realização dos serviços. De acordo com a Uber:

No mesmo sentido, as obrigações de compartilhamento de dados com a prefeitura colidem com a proteção à privacidade de usuários e motoristas determinados pelo Marco Civil da Internet. Regulações posteriores, como a Resolução nº16, adicionaram ainda regras contraditórias e uma enorme burocracia para parceiros poderem gerar renda, sem qualquer ganho efetivo para usuários, impondo cobranças e taxas antes mesmo que motoristas comecem a dirigir. A resolução também proibiu carros com placas de outros municípios, medida suspensa pela Justiça por ser considerada inconstitucional. (UBER, 2018a).

De modo geral, as observações feitas pela Uber quanto à legislação do município paulista são bastante críticas, mas feitas com moderação, uma vez que a capital é a cidade com maior número de usuários e motoristas no Brasil. Em relação à Resolução nº 16, a mesma cria dois instrumentos de cadastros, denominados: Cadastro Municipal de Condutores – CONDUAPP e o Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo – CSVAPP, como condição para a exploração de atividades de transporte individual remunerada. Conforme a resolução, apenas os motoristas e veículos cadastrados nas OTTCs e devidamente cadastrados nas CONDUAPP e CSVAPP poderão prestar esse tipo de serviço (COMITÊ MUNICIPAL DE USO VIÁRIO, 2017).

No capítulo primeiro da resolução são apresentados um conjunto de 18 (dezoito) itens de exigências, nos artigos 4º e 5º, para que o motorista tenha seu cadastro aprovado no CONDUAPP. Para além dos rigorosos critérios de aprovação no cadastro, está previsto no Art. 11 as seguintes exigências:

Os condutores das operadoras de tecnologia na exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade, definida no Decreto nº 56.981/2016, deverão respeitar as seguintes condições: I – Estar permanente e adequadamente trajado durante a execução da atividade, respeitando os dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro e utilizando vestimenta apropriada como camisa, calça e sapato social ou esporte fino como camisa ou camisa polo, calça jeans. II – Fica expressamente proibida para a prestação dessa atividade: a) Camiseta esportiva e camiseta regata; b) Calça esportiva, calça de moletom e outras calças assemelhadas; c) Chinelos; d) Jaquetas de times, de associações, clubes, etc. (COMITÊ MUNICIPAL DE USO VIÁRIO, 2016).

Ao analisarmos a legislação paulista, identificamos uma lista de exigências para cadastramento dos motoristas e uma infinidade de obrigações que vão desde o sapato social ou esporte fino, ao curso de treinamento para condutores. Na tentativa de elencarmos algum benefício para os motoristas, tivemos dificuldade de encontrar alguma menção. Nem mesmo a exigência de contribuição ao INSS, prevista na Lei Federal de 2018, está presente entre as exigências da legislação paulista.

Outro aspecto observado é a mudança de nomenclatura com relação ao motorista. Em 2016 o Decreto nº 56.981 utiliza “motorista prestador de serviço” e, já em 2017, a Resolução nº 16 passou a adotar a nomenclatura “condutor”. Ainda em relação à Resolução nº 16, algumas exigências previstas no Art. 12º dizem respeito às condições de higiene dos veículos dos “condutores”, trazendo a seguinte redação:

- I – manter cintos de segurança, assentos, painel e demais itens internos do veículo limpos;
- II – manter limpo filtro de ar condicionado;
- III – aspirar teto, piso, porta-malas e interior do veículo;
- IV – manter a parte externa do veículo sempre limpa e polida; e
- V – todos os acessórios disponibilizados aos passageiros deve ter limpeza constante. (COMITÊ MUNICIPAL DE USO VIÁRIO, 2016).

Para alguém que se defronta com essas exigências, mesmo dentro do contexto em que estão inseridas, ou seja, em uma legislação municipal, fica difícil saber se fazem parte de algum manual de modelo de negócio das companhias como a Uber e seus concorrentes, ou se de fato são exigências do poder público. Na verdade, o que se observa é uma linha muito tênue entre o público e o privado.

Julho de 2016 – Vitória/ES: Decreto nº 16.770/2016 e Decreto nº 16.785/2016

O município de Vitória, capital do estado do Espírito Santo, é tido pela Uber como uma referência em modelo de legislação para regulamentação da atividade de transporte individual de passageiros no Brasil. A cidade possui uma legislação amparada em dois decretos, de número 16.770, de 28 de julho e 16.785, de 25 de agosto, ambos do ano de 2016, portanto, dois anos após o início das atividades da Uber no Brasil. Segundo a empresa:

Vitória (ES) foi a cidade que melhor entendeu a lógica do sistema. O Decreto 16.770/16 e o Decreto 16.785/16 criaram a regulamentação mais

moderna em vigor no Brasil, simplificando regulações que a antecederam e garantindo a eficiência do serviço. A regulação entendeu que esse modelo é fundamentalmente diferente do sistema de transporte individual público (como o táxi), garantiu a privacidade de usuários e motoristas parceiros, e assegurou a liberdade de oferta ao não criar um limite artificial aos carros prestadores do serviço. Além disso, estabeleceu contribuição municipal que consiste em um preço público no valor de 1% do valor total das viagens realizadas no município. (UBER, 2018a).

Em relação ao Decreto Municipal nº 16.770, em seu Art. 1º, fica claro que o serviço de transporte individual de passageiros, enquanto atividade econômica privada, possui uma natureza eminentemente de utilidade pública. Com isso o poder público passa a ter a obrigação de fiscalizar, organizar e disciplinar esse tipo de atividade. Conforme Mello:

Dissemos que serviços de utilidade pública são serviços prestados a usuários particulares por agentes econômicos da iniciativa privada que se caracterizam essencialmente por afetarem de forma relevante um ou mais interesses públicos ou sociais. Essa afetação relevante do serviço prestado sobre um interesse público ou social exige a intervenção do Estado nas relações jurídicas estabelecidas entre prestador do serviço e a respectiva coletividade usuária. Essa intervenção se dá na forma de regulação do serviço privado de utilidade pública. (MELLO, 2016, p. 780).

A legislação de Vitória, em seu Art. 2º, menciona a necessidade de “evitar a sobrecarga da estrutura disponível” no que diz respeito à utilização do viário urbano. Ao final do mesmo artigo, o texto sugere ao serviço de transporte por aplicativo “harmonizar-se com o estímulo ao uso do transporte público e meios alternativos de transporte individual” (PREFEITURA DE VITÓRIA, 2016a). Nesse sentido, não foi disponibilizado pela prefeitura, ou mesmo pela Uber, algum estudo técnico que garanta que a utilização desse tipo de serviço reduza o número de veículos nas ruas.

Outro aspecto presente na regulamentação municipal diz respeito ao compartilhamento de dados dos serviços prestados pelas OTTs:

- I - origem e destino da viagem;
- II - tempo de duração e distância do trajeto;
- III - tempo de espera para a chegada do veículo à origem da viagem;
- IV - mapa do trajeto;
- V - itens do preço pago;
- VI - avaliação do serviço prestado;
- VII - identificação do condutor. (PREFEITURA DE VITÓRIA, 2016a).

Estas informações são necessárias para a aferição das taxas que o poder público cobrará pela utilização do viário urbano. Entretanto, exigem das operadoras os seguintes itens:

Art. 22. As OTTs deverão disponibilizar à Prefeitura, sem ônus para a Administração Municipal, equipamentos, programas, sistemas, serviços ou qualquer outro mecanismo físico ou informatizado que viabilize, facilite, agilize e dê segurança à fiscalização de suas operações pelos órgãos competentes. (PREFEITURA DE VITÓRIA, 2016a).

A fiscalização para que as regulamentações expressas neste decreto sejam cumpridas fica sob responsabilidade da Secretaria de Transporte do Município, conforme Art. 16º que diz que compete à Secretaria de Transportes, Trânsito e Infraestrutura Urbana o acompanhamento, desenvolvimento e deliberação dos parâmetros e políticas públicas e fiscalização dos serviços estabelecidos neste decreto (PREFEITURA DE VITÓRIA, 2016a). Ainda, conforme descrito no Art. 22º, citado anteriormente, fica explícita a deficiência do município em disponibilizar infraestrutura mínima de hardware e software para gerenciar o conjunto de informações que serão disponibilizadas de milhares de viagens realizadas diariamente na cidade (PREFEITURA DE VITÓRIA, 2016a). Solicitar que as próprias empresas disponibilizem equipamentos, programas e sistemas é no mínimo uma demonstração de fragilidade do processo de fiscalização.

Nessa mesma lógica, levando em consideração que mais de uma OTT se credencie para a realização de atividade de transporte individual de passageiros, cada uma delas disponibilizaria à Prefeitura equipamentos, sistemas e programas diferentes. A conversão de todos os dados de diferentes Operadoras de Tecnologia de Transporte geraria a necessidade de integração das informações em uma mesma base de dados. Para que essa integração fosse viável, seria necessário o desenvolvimento de um sistema compatível com a base de dados de todas as OTTs em operação na cidade. Sem a integração dos sistemas seria praticamente inviável o cruzamento de informações para gerar os relatórios necessários para a devida análise dos dados.

A legislação de Vitória que regulamenta a atividade de transporte individual privado por aplicativo é estruturada em apenas 25 artigos, enquanto a Lei Municipal nº 7.362, de 02 abril de 2008, que “dispõe sobre a execução do serviço de transporte de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro”, ou seja, os serviços de táxi,

constitui-se de 61 artigos (PREFEITURA DE VITÓRIA, 2008). Destacam-se os artigos 42º e 43º, sobre infrações e penalidades, respectivamente.

No que se refere ao Art. 42º, a redação diz o seguinte: “constitui infração os itens abaixo relacionados, estando os infratores sujeitos às penalidades conforme especificado no Art. 39º desta Lei, além de outras punições previstas nas demais legislações aplicáveis ao serviço de táxi” (PREFEITURA DE VITÓRIA, 2008). Segue-se ao enunciado do artigo uma relação de 56 infrações. Em relação às penalidades previstas no Art. 43º, o texto apresenta um conjunto de 36 diferentes itens que variam desde uma simples advertência até pesadas multas e exclusão definitiva da prestação do serviço.

Embora ambas as legislações versem sobre o transporte individual de passageiros, sendo portanto, assuntos que tratam de mesmo objeto, há alguns aspectos que as diferem. Entre eles destaca-se o fato de uma regulamentar, especificamente, a atividade de Operadora de Tecnologia de Transporte, enquanto que a outra não envolve a utilização de nenhuma tecnologia digital para intermediação entre “motoristas prestadores de serviços e seus usuários”, conforme terminologia extraída do texto do próprio decreto.

No decreto, a única menção que aparece em relação a algum tipo de penalidade, aparece no Art. 5º em seu “§ 2º. A autorização de que trata este artigo terá sua validade suspensa no caso de não pagamento do preço público previsto neste Decreto” (PREFEITURA DE VITÓRIA, 2008). Portanto o que se percebe é uma evidente discrepância entre uma regulamentação e outra.

Em relação ao Decreto nº 16.785, de 25 de agosto de 2016 – menos de 30 dias da publicação do decreto anterior que versa exatamente sobre o mesmo tema – houve alterações significativas sobre questões centrais, segundo a Uber, que viabilizam a realização da atividade. A primeira delas diz respeito ao valor da outorga que fica fixado em 1% do valor total de cada viagem (PREFEITURA DE VITÓRIA, 2016b).

Outra alteração que parece atender integralmente aos interesses das OTTs é a revogação do Art. 6º inciso IV que fixava a tarifa observando o valor máximo estabelecido pelo Poder Executivo Municipal. A nova redação, agora regulamentada pelo Art. 12º, estabelece que as “OTTs tem liberdade para fixar o valor do preço da viagem” (PREFEITURA DE VITÓRIA, 2016b). Dá, dessa forma, livre arbítrio total às operadoras para determinarem a variação das tarifas conforme seus interesses.

Com relação ao cadastro de motoristas nas OTTs, a redação do Art. 14º exige os seguintes requisitos:

- II - possuir carteira Nacional de habilitação categorias “b”, “c” ou “d” com autorização para exercer atividade remunerada;
- III - comprovar aprovação em curso de formação com conteúdo mínimo a ser definido pela Prefeitura;
- IV - comprovar contratação de seguro que cubra acidente de passageiros (APP) e Seguro Obrigatório – DPVAT;
- V - operar veículo motorizado com, no máximo, 05 (cinco) anos de fabricação. (PREFEITURA DE VITÓRIA, 2016b)

Chama a atenção no novo decreto a utilização da nomenclatura “motorista parceiro” no texto do documento, um termo utilizado pelas empresas de aplicativos e que não era mencionando no decreto anterior. Em todo o texto anterior, refere-se única e exclusivamente a “motorista”, sem nenhuma adjetivação. Em diversos momentos da redação do decreto anterior o texto apresentava a seguinte descrição: “motoristas prestadores de serviço”.

No entanto, em ambos os decretos do executivo municipal de Vitória, as menções a motoristas, sejam elas adjetivadas ou não, não passam de simples referência, sem nenhuma redação que trate especificamente da relação social que se estabelece entre as empresas e os motoristas ou “motorista parceiro”.

Agosto de 2016 – Brasília/DF: Lei nº 5.691/2016

No início do mês de agosto foi a vez do Distrito Federal legislar sobre a atividade de “Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede – STIP”, conforme a nomenclatura estabelecida pelo documento. Brasília utilizou-se da Lei nº 5.691, de 02 de agosto de 2016, para regular o serviço e, posteriormente, publicou o Decreto nº 38.258 de 07 de junho de 2017 para regulamentar a Lei vigente. Esta foi a primeira regulação a se estruturar a partir de uma Lei, até então as demais haviam sido consolidadas a partir de decretos. No seu Art. 1º § 2º define “como empresas de operação de serviços de transporte aquelas que disponibilizam e operam aplicativos on-line de agenciamento de viagens para conectar passageiros a prestadores do serviço de transporte regulamentado nesta Lei” (DISTRITO FEDERAL, 2016).

Como um dos requisitos para a prestação do serviço, a legislação prevê a criação de um Cadastro Anual de Autorização – CAA, expedido pela Secretaria de

Estado de Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB. Devem obrigatoriamente estar cadastrados todos os motoristas que queiram realizar o Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros, mediante um conjunto de apenas 3 exigências:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação compatível com a categoria B ou superior, com a informação de que exerce atividade remunerada, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran;

II - apresentar o veículo a ser cadastrado;

III - apresentar Certidão de Nada Consta Criminal expedida pelo Distribuidor Criminal do Distrito Federal e, se for o caso, também do Estado em que for residente. (DISTRITO FEDERAL, 2016).

O Distrito Federal apresenta a legislação com um dos menores números de exigências para o cadastro de motorista. A legislação de Brasília foi bastante elogiada pela Uber e também sofreu alterações em tempo recorde para atender interesses de alguns setores. Conforme o site da empresa:

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

Em relação às exigências para o cadastramento de veículos, a legislação possui uma lista extensa de requisitos, dentre os principais estão:

I - possuir seguro de acidentes pessoais com cobertura de, no mínimo, R\$ 50.000,00 por passageiro;

II - ser licenciado no Distrito Federal;

III - ser aprovado em procedimento de inspeção veicular;

IV - o Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV;

V - a solicitação de cadastramento do veículo deve ser realizada por Prestador que seja seu proprietário, o titular de arrendamento mercantil ou o procurador legalmente constituído. (DISTRITO FEDERAL, 2016).

O decreto ainda determina que o exercício da atividade das empresas de operação de serviços de transporte deve ser vinculado à obtenção de prévia autorização de operação da unidade gestora da Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal. Deve ainda ser de responsabilidade das empresas definir os

preços de seus serviços, que necessitam ser adotados por todos os prestadores do STIP/DF nelas cadastrados. Outra exigência é de que o valor dos serviços deve ser divulgado de forma clara e acessível a todos os passageiros, via aplicativo.

A legislação do Distrito Federal é bastante rigorosa quanto às sanções administrativas. Das regulamentações analisadas é a que apresenta o maior número de penalidades com definições bastante claras dos valores das multas e suas respectivas punições. Segundo o Art. 12º da Lei nº 5.691, as sanções são as seguintes:

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

I - advertência;

II - multa:

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

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

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

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

Posterior à sanção da Lei nº 5.691, o Distrito Federal publicou o Decreto nº 38.258, de 07 de junho de 2017. Nele, alguns artigos tratam de maneira mais explícita o tema da vinculação entre o motorista e a empresa. Sobre a relação social o decreto reforça em seu Art. 2º que a caracterização da atividade a ser prestada está diretamente ligada ao uso exclusivo de tecnologia para o agenciamento da viagem, sendo este operacionalizado por pessoa jurídica. Ao final do Art. 2º ainda existe uma menção à forma como a Empresa Operadora se relaciona com o prestador de serviço, sendo esta de maneira “direta ou indireta”, conforme o texto:

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

Segundo a legislação, o “prestador” é considerado pessoa natural autorizada pelo Poder Público a prestar serviço de transporte individual privado de passageiros,

baseado em tecnologia de comunicação em rede, na condição de condutor de automóvel, mediante prévio cadastro na Empresa Operadora. A legislação não é específica com relação ao compartilhamento de dados, a não ser àqueles referentes a geração de créditos por quilômetros, necessários para a mensuração das distâncias percorridas. As demais informações não são exigidas, nem pela Lei nem pelo Decreto.

Maio de 2017 – São José dos Campos/SP: Decreto nº 17.462/2017

São José dos Campos é um município do interior do estado de São Paulo, distante cerca de 100 km da capital, com população superior a 700 mil habitantes. Na cidade, o poder público regulamentou a atividade denominando-a “de serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros e de serviço de compartilhamento de veículos sem condutor vinculado, ambos intermediados por plataformas digitais gerenciadas por Provedoras de Redes de Compartilhamento” (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017).

A nomenclatura destinada às empresas como a Uber foi definida, a partir do Decreto nº 17.462, de 19 de maio de 2017, como sendo Provedoras de Redes de Compartilhamento – PRCs. Além da necessidade de cadastro por parte das PRCs, o município exigiu que elas instalassem um centro de atendimento físico em São José dos Campos, para atuar dando suporte aos motoristas prestadores do serviço e aos seus usuários. A prefeitura também solicitou às PRCs, em seu Art. 4º “disponibilizar a Secretaria de Mobilidade Urbana relatórios periódicos, com dados estatísticos, anonimizados e agregados relacionados às rotas e distâncias percorridas em média, estatísticas das viagens iniciadas e/ou finalizadas” (PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017). Essas informações teriam o objetivo de subsidiar o planejamento de mobilidade urbana da cidade, garantindo a confidencialidade e privacidade dos dados dos motoristas e usuários.

No entanto, ao fim do Decreto, o poder público solicita às PRCs a possibilidade de disponibilizarem tecnologia, seja de hardware ou software, para que as informações fossem processadas e a fiscalização efetivada. O texto do Art 26º apresenta a seguinte redação:

As Provedoras de Redes de Compartilhamento poderão disponibilizar ao Município, sem ônus e pelo período de cadastro, equipamentos, programas,

sistemas, serviços ou qualquer outro mecanismo físico ou informatizado que viabilize, facilite, agilize e dê segurança à fiscalização de suas operações pelos órgãos competentes. (PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017).

Quanto às exigências para o uso do Sistema Viário Urbano de São José dos Campos, a prefeitura determinou às Provedoras de Redes de Compartilhamento o valor correspondente a 1% (um por cento) do valor total das viagens realizadas mensalmente, ficando isentos de pagamento os veículos "acessível"²⁰, "híbrido" e "elétrico". Com relação ao cadastramento das PRCs, a taxa cobrada pelo município foi estipulada em R\$ 50 mil. Em seu site, a Uber apresenta o seguinte texto, citando a regulamentação de São José dos Campos como exemplo para as demais cidades:

São José dos Campos (SP) foi a primeira cidade do interior de São Paulo a criar uma regulação moderna para intermediação digital e compartilhamento de carros por meio da tecnologia. O Decreto 17.462/17 reforçou o papel de polo inovador da cidade, sede da Embraer – parceira da Uber no projeto Elevate. A regulação não impõe restrições e burocracias desnecessárias ao modelo e estabeleceu a cobrança de preço público de 1% sobre o valor da viagem, gerando nova fonte de receita para o poder público investir em projetos de mobilidade. (UBER, 2018a).

Quanto à nomenclatura utilizada pela legislação para denominar os motoristas, a prefeitura não faz nenhuma outra analogia ou adjetivação, utilizando simplesmente o termo “motorista”. Em relação às exigências para cadastramento dos motoristas, a legislação estabelece os seguintes critérios:

- I - comprovação de bons antecedentes criminais;
- II - possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com autorização para exercer atividade remunerada (EAR);
- III - comprovar aprovação em curso de formação para transporte individual de passageiros;
- IV - comprovar contratação de seguro que cubra acidentes de passageiros (APP) e Seguro Obrigatório - DPVAT;
- V - prestar os serviços única e exclusivamente por meio de PRCs;
- VI – que o veículo seja identificado com o nome da Provedora de Redes de Compartilhamento a que estiver vinculado em adesivo, placa de identificação. (PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017).

Além das exigências para cadastramento, os motoristas não estão livres das sanções. No município, a regulamentação adotou um conjunto de regramentos

²⁰ Segundo o Decreto, considera-se "veículo acessível" aquele adaptado que permite o embarque, a permanência e o desembarque de pessoas Portadoras de Necessidades Especiais (PNE) ou com mobilidade reduzida em sua própria cadeira de rodas, bem como aquele adaptado mecanicamente para ser dirigido por pessoas Portadoras de Necessidades Especiais (PNE) ou com mobilidade reduzida e aquele adaptado para permitir o embarque do motorista com sua própria cadeira de rodas, nos termos da legislação em vigor.

bastante rigorosos, tanto para as Provedoras de Redes de Compartilhamento, quanto para os próprios motoristas. Na sua maioria, as penalidades são convertidas em valores em moeda local, estipulados no texto da regulamentação. No caso específico dos motoristas, o Art. 20º, do Decreto de 2017, é bastante pontual, apresentando a seguinte redação:

Aos motoristas que explorarem o transporte individual privado de passageiros clandestinamente, sem credenciamento, cadastro ou autorização, será aplicada multa de R\$ 1.544,85 (um mil quinhentos e quarenta e quatro reais e oitenta e cinco centavos), além da apreensão imediata do veículo com remoção a um estabelecimento comercial devidamente inscrito no Município. (PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017).

É possível observar ao longo da redação do Decreto poucas preocupações com relação à proteção dos motoristas, seja ela física ou social. Entretanto, a exigência de um centro físico para atendimento de motoristas e usuários rompe com a “abstração” da relação, que muitas vezes é feita exclusivamente por e-mail ou pelo próprio aplicativo. A cidade ao exigir uma série de informações e dados estatísticos das corridas tem a preocupação com a confidencialidade dos dados, dessa forma, preservando os motoristas.

Julho de 2017 – Curitiba/PR: Decreto nº 1302/2017

Curitiba é capital do estado do Paraná, cidade com quase 1,8 milhões de habitantes e umas das principais cidades do país como referência em planejamento urbano. Regulamentou o modelo de transporte por aplicativo em julho de 2017, adotando a seguinte nomenclatura para o serviço: “atividades de transporte individual mediante compartilhamento de veículos” (PREFEITURA DE CURITIBA, 2017). Em relação à denominação das empresas, a resolução utiliza “Administradora de Tecnologia em Transporte Compartilhado – ATTC”.

No que tange à nomenclatura adotada para referir-se aos motoristas, o Decreto nº 1.302, de 19 de julho de 2017 utiliza “motorista prestador de serviço”. Quanto ao cadastramento dos motoristas a legislação em seu Art. 13º define os seguintes requisitos:

I - possuir Carteira de Habilitação Nacional (CNH) válida com a observação de que exercem atividade remunerada (EAR);

- II - possuir certidão negativa de antecedentes criminais emitida pela Polícia Federal, Vara de Execuções Penais, Distribuidor Criminal da Justiça Estadual e Secretaria de Segurança Pública do Estado;
- III - comprovar contratação de seguro que cubra acidente de passageiros (APP), Seguro Obrigatório – DPVAT e regularidade de licenciamento do veículo;
- IV - apresentar comprovante de residência em nome do motorista a ser cadastrado. (PREFEITURA DE CURITIBA, 2017).

Ainda sobre os motoristas, a legislação apresenta um conjunto de “deveres” para a prestação do serviço, elencados na seguinte ordem:

- I - não estacionar, em qualquer circunstância, nos pontos destinados ao serviço de táxi ou ao de transporte coletivo;
- II - aceitar passageiros somente pelo chamado realizado por meio da plataforma digital das ATTCs às quais estiver vinculado, ficando expressamente vedada a aceitação de chamadas realizadas por outros meios, em especial diretamente em vias públicas;
- III - tratar com urbanidade e polidez os passageiros, os não usuários e os agentes administrativos e de fiscalização da Secretaria Municipal de Trânsito - SETRAN;
- IV - não permitir que terceiro utilize seu veículo para transporte de passageiro;
- V - não utilizar veículo sem cadastro na ATTC a que estiver vinculado; (PREFEITURA DE CURITIBA, 2017).

Com relação aos veículos, o Art. 14º determina que estejam de acordo com as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e em especial: “I - estar identificado com o dístico da ATTC a que estiver vinculado; II - ter tempo de fabricação de no máximo 5 anos, ou, no caso de veículos híbridos, elétricos ou adaptados para transporte de pessoas com deficiência, de até 8 anos” (PREFEITURA DE CURITIBA, 2017).

Uma das exigências que se diferencia das demais legislações é a necessidade dos veículos estarem emplacados na cidade de Curitiba. Essa é também uma questão que implica na locação de veículos para a prestação do serviço, uma vez que as grandes locadoras são redes que na maioria das vezes não possui a sede da empresa na cidade. Em geral, são as grandes empresas do setor de locações que oferecem preços menores e melhores condições de pagamento, o que viabiliza a locação do veículo para prestação do serviço.

A legislação curitibana também exige da Administradora de Tecnologia em Transporte Compartilhado o compartilhamento de dados, mas é um pouco mais sucinta em relação às anteriores, solicitando apenas: “I - data e hora do início e fim do trajeto; II - o tempo total e a distância da viagem e; III - o valor total pago e a

discriminação de seu cálculo” (PREFEITURA DE CURITIBA, 2017). Até o momento, é a única que pede a abertura das informações sobre o cálculo, tanto da composição da tarifa, quanto dos repasses aos motoristas. O acesso a essas informações, possivelmente traria maior transparência e clareza na relação que se estabelece entre as operadoras e os motoristas.

Das obrigações das ATTC, em seu Art. 6º, a legislação limita o cadastro de apenas dois motoristas prestadores de serviço por veículo (PREFEITURA DE CURITIBA, 2017). Esse é um elemento limitador para uma possível formação de “frota de prestadores de serviço”, questão que será analisada no Capítulo 4.

Em seu Art. 7º é definido que a exploração intensiva do viário urbano implicará pagamento de preço público, que deverá ser apurado mensalmente e recolhido até o quinto dia útil de cada mês, mediante guia de recolhimento eletrônica. A proposta fixa em R\$ 0,08 (oito centavos de real) o valor máximo do quilômetro rodado, sendo que incidirão sobre o preço público do quilômetro rodado fatores multiplicadores decrescentes, de acordo com as categorias de incentivo do uso do viário urbano. Entretanto, as Administradoras de Tecnologia em Transporte Compartilhado, conforme Art. 11, têm liberdade para fixar o preço cobrado do usuário (PREFEITURA DE CURITIBA, 2017). Nesse sentido, a Uber cita em seu portal a legislação de Curitiba como exemplo:

Conhecida por sua inovadora rede de transporte público, Curitiba (PR) deu passo importante para a regulação da mobilidade urbana compartilhada com o Decreto 1.302/17 e a Resolução SMF Nº 3/17. As empresas de aplicativos passaram a ser tratadas como ATTCs (Administradoras de Tecnologia em Transporte Compartilhado) e foi definido um modelo de preço público decrescente, que diminui proporcionalmente à medida que as distâncias se tornam maiores com o intuito de não sobretaxar a população que vive em regiões mais periféricas da cidade e em geral percorrem distâncias maiores. Mesmo com o incentivo às viagens mais longas, o instrumento inaugurou uma importante nova fonte de receita ao município, que estima arrecadar três vezes mais com aplicativos do que com as taxas cobradas do sistema público de táxis. (UBER, 2018a).

Embora a Uber faça referência elogiosa ao modelo adotado por Curitiba ao utilizar um cálculo decrescente de taxaço para utilização do viário urbano, não foi apresentado estudo técnico algum que permita afirmar que a arrecadação será superior a do sistema de táxi. Talvez o cálculo da Uber seja mais simples do que imaginamos, uma vez que a empresa tem conhecimento de que a frota de seus motoristas é três vezes maior do que a frota de táxis.

Novembro de 2017 – Osasco/SP: Lei nº 4.850/2017

Osasco é uma cidade de aproximadamente 700 mil habitantes, localizada na região metropolitana da capital São Paulo, sendo o 7º maior município do estado. Implementou a regulamentação das atividades de transporte por aplicativos em novembro de 2017, denominando-as de “prestação do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede - STIP” e as empresas de “Empresas de Operação de Serviços de Tecnologia”, sem sigla definida na legislação (PREFEITURA DE OSASCO, 2017). Segundo a Uber, a legislação da cidade também é considerada modelo:

Cidade vizinha a São Paulo, Osasco (SP) compreendeu a lógica da flexibilidade de plataformas de tecnologia como a Uber. A Lei 4.850/17 replicou algumas das bem sucedidas políticas apresentadas em Vitória, por exemplo, e aprimorou os desequilíbrios percebidos na regulamentação da capital paulista, reduzindo de forma significativa a burocracia para o acesso de motoristas aos aplicativos. (UBER, 2018a).

Segundo a empresa, a redução de burocracia para o ingresso de motorista é uma questão importante em seu modelo de negócios, mas sem nenhuma referência a direitos ou quaisquer outros benefícios ou proteções (UBER, 2018a). Flexibilidade também é palavra de ordem na Uber, sendo mencionada como um elemento louvável na regulamentação de Osasco.

Em relação à denominação do motorista, Osasco usa uma definição maior do que as demais legislações, com a seguinte redação em seu Art. 1º: “pessoa natural que usa automóvel particular, cadastrada em empresas de operação de serviços de tecnologia que usam aplicativos on-line para intermediar viagens de passageiros” (PREFEITURA DE OSASCO, 2017). Em outras partes do texto, a nomenclatura aparece simplificada como “prestadores do serviço de transporte” ou “prestadores de STIP”.

Quanto aos requisitos para cadastramento, a legislação segue praticamente os mesmos itens das demais. Em seu Art. 4º as exigências são as seguintes:

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação compatível com a categoria B ou superior com a informação de que exerce atividade remunerada, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran;
- II - apresentar Certidão de Nada Consta Criminal expedida pelo Distribuidor Criminal da Comarca de Osasco e, se for o caso, também do Distribuidor da localidade em que for residente.

III - comprovar estar devidamente inscrito no cadastro de Contribuinte Municipal da Prefeitura de Osasco. (PREFEITURA DE OSASCO, 2017).

Em relação às exigências de cadastro dos veículos, a regulamentação faz jus aos elogios da Uber em relação à flexibilidade. Em seu Art. 5º ela faz a menção de que os veículos devem atender as disposições do Código de Trânsito Brasileiro e do Conselho Nacional de Trânsito, o que nos parece um tanto óbvio, e em apenas dois itens vigorando, faz as seguintes exigências: “I - possuir pelo menos 4 portas, ar-condicionado e capacidade máxima para 7 lugares; II - ser segurado para acidentes pessoais com cobertura de, no mínimo, R\$ 50.000,00 por passageiro” (PREFEITURA DE OSASCO, 2017).

Sobre os requisitos para o exercício das Empresas de Operação de Serviços de Tecnologia, assim como Campinas, a legislação exige que haja pessoa jurídica organizada, com matriz ou filial no Município de Osasco. Nesse sentido, passa a existir uma relação um tanto quanto mais materializada, entre os motoristas e as operadoras, não se limitando apenas à internet como meio de interação entre eles. Se por um lado pouca coisa consta na legislação sobre direitos dos motoristas, por outro, a regulamentação de Osasco não poupou na criatividade para elaboração da lista de deveres. Ao todo, são 13 itens no Art. 9º com a seguinte redação:

- I - não utilizar, de qualquer modo, os pontos e as vagas destinados ao serviço de táxi ou de parada do Sistema de Transporte Público Coletivo no Município de Osasco;
- II - não efetuar transporte de passageiros, bagagens ou volumes além da capacidade do veículo;
- III - não atender aos chamados realizados diretamente em via pública;
- IV - dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;
- V - não fumar nem permitir que os passageiros fumem no interior do veículo;
- VI - comunicar à Empresa de Operação, no prazo de 30 dias, a mudança de dados cadastrais do prestador ou do veículo;
- VII - utilizar o dístico de identificação no veículo;
- VIII - apresentar documentos à fiscalização sempre que exigidos;
- IX - não se evadir ao constatar a chegada da fiscalização;
- X - não permitir que terceiro não cadastrado em Empresa de Operação utilize seu veículo para prestar o STIP;
- XI - não utilizar veículo não cadastrado em Empresa de Operação para prestar o STIP;
- XII - descadastrar o veículo quando deixar de atender às normas de segurança e trafegabilidade do Código Brasileiro de Trânsito e CONTRAN;
- XIII - emitir e enviar ao passageiro recibo relativo à prestação do serviço, ao final da viagem. (PREFEITURA DE OSASCO, 2017).

Uma quantidade de deveres a serem observados que parecem díspares em relação às demais exigências da própria legislação e mesmo em comparação com as outras regulamentações citadas pela Uber e analisadas nesse estudo. No entanto, se a presente regulamentação é citada como exemplo pela Uber, não nos parece que fiscalização severa aos motoristas seja um problema.

Quanto à utilização do viário urbano, a legislação estabelece em suas disposições finais, no Art. 12º, o preço público de 1% (um por cento) do valor total da viagem, que deverá ser coletado e repassado mensalmente pelas Empresas de Operação de Serviços de Tecnologia (PREFEITURA DE OSASCO, 2017). No entanto, a prefeitura exige um relatório semestral emitido por empresa de consultoria independente, atestando que o valor do preço público repassado nos meses anteriores corresponde a 1% (um por cento) do preço de todas as viagens iniciadas no Município de Osasco no semestre anterior por meio das respectivas plataformas tecnológicas.

Dezembro de 2018 – Campinas/SP: Lei nº 15.539/2017

A cidade de Campinas fica no interior de São Paulo e, com uma população de 1,2 milhões de habitantes²¹, é a terceira mais populosa do estado. A regulamentação da atividade de transporte por aplicativo, assim como no Rio de Janeiro, foi posterior à regulamentação Federal. No texto da Lei, a denominação para o tipo de atividade é “serviço remunerado para transporte individual de passageiros, oferecido e solicitado exclusivamente por aplicativos, sítios ou plataformas tecnológicas ligadas à rede mundial de computadores” (PREFEITURA DE CAMPINAS, 2017). Por sua vez, as operadoras possuem a seguinte nomenclatura: Empresas Prestadoras de Serviços de Intermediação.

Na presente regulamentação, os motoristas são denominados “prestadores de serviço”. Seu Art. 2º apresenta um conjunto de 5 requisitos para o cadastramento:

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação definitiva na categoria B ou superior, com informação de que exerce atividade remunerada, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran;
- II - apresentar certidão negativa de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro, crimes praticados contra menores ou vulneráveis e crimes de trânsito de qualquer espécie;

²¹ Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Campinas>. Acesso em: 30 abr. 2019.

- III - apresentar termo de compromisso de vinculação à empresa prestadora de serviços;
- IV - apresentar comprovante de domicílio no município de Campinas;
- V - apresentar comprovante de inscrição no Cadastro Municipal de Receitas Mobiliárias de Campinas/SP. (PREFEITURA DE CAMPINAS, 2017).

Os itens exigidos pela legislação foram apresentados com exemplos pela Uber em seu site:

O debate sobre a regulação dos aplicativos em Campinas (SP) ocorreu até ser fixado por meio da Lei 15.539/18 e regulamentações posteriores. Entre os avanços da lei estão o estímulo à presença do serviço em todas as regiões da cidade e a permissão do uso de carros com até oito anos de fabricação. À luz da Lei Federal que regulamenta os transportes por aplicativos, Campinas avançou ao publicar a Resolução Nº 84/2018, a qual simplifica as exigências para cadastramento de empresas e motoristas, deixando de impor exigências que foram rejeitadas pelo Congresso, como a necessidade de autorização específica, a proibição de carros emplacados em outro município e a obrigação de que o condutor seja proprietário do veículo. (UBER, 2018a).

Entre as exigências estabelecidas pela regulamentação, umas delas pode nos dar uma pista para a investigação que faremos no Capítulo 4, sobre as relações sociais entre os motoristas e a Uber. O inciso III do Art. 2º estabelece a necessidade de “apresentar termo de compromisso de vinculação à empresa prestadora de serviços de intermediação para prestação dos serviços por meio de aplicativos ou outras ferramentas para oferta e solicitação do serviço de transporte de passageiros de que trata esta Lei” (PREFEITURA DE CAMPINAS, 2017). Das legislações analisadas é a única que solicita esse tipo de termo, referindo-se à “vinculação” entre motorista e a Uber.

O Art. 5º estabelece os requisitos para os veículos serem utilizados pelos motoristas, sendo a maioria das exigências idênticas aos das demais legislações, com exceção do inciso II. Sua redação é a seguinte: “pertencer à pessoa física autorizada, ou ser objeto de arrendamento mercantil, ou comodato, ou locação realizada por esta” (PREFEITURA DE CAMPINAS, 2017). Pela primeira vez aparece a possibilidade de locação de um veículo de maneira explícita na legislação. Situação que também será analisada no Capítulo 4.

Com relação aos deveres das empresas prestadoras de serviços de intermediação, em seu Art. 14º, a regulamentação apresenta uma lista de 9 exigências, das quais 3 são criticadas pela Uber: “I - prestar informações relativas aos seus prestadores de serviços, quando solicitadas; I - manter atualizados os

dados cadastrais; III - comunicar imediatamente o órgão competente qualquer mudança de dados cadastrais do prestador de serviços ou dos veículos” (PREFEITURA DE CAMPINAS, 2017). Em seu site, a empresa faz a seguinte afirmação:

Ficam como pontos problemáticos da regulação de Campinas como a possibilidade de acesso a informações de motoristas e veículos pela internet – o que fere a privacidade e a confidencialidade de dados pessoais – e um modelo de identificação visual muito pouco prático e seguro, que não oferece benefícios para motoristas ou usuários. (UBER, 2018a).

No tocante aos demais artigos da legislação de Campinas, não há menção aos motoristas sobre segurança previdenciária ou qualquer outro benefício. Elementos dessa natureza são ausentes em praticamente todas as legislações analisadas.

Janeiro de 2018 – Belo Horizonte/MG: Decreto nº 16.832/2018

Belo Horizonte é a capital do estado de Minas Gerais, na região sudeste do país. Possui uma população de 2,5 milhões de habitantes, sendo o 6º município mais populoso do Brasil. Foi uma das primeiras cidades brasileiras a ter disponível o serviço de transporte por aplicativos, logo após Rio de Janeiro e São Paulo. Na legislação que regulamenta esse tipo de atividade, adotou a nomenclatura de “prestação de serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros” e em relação às empresas, a denominação prevista no Decreto é “Operador de Transporte Individual Remunerado – OTIR”, conforme o Art. 4º (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2018).

A legislação de Belo Horizonte é uma das mais enxutas, redigida em pouco mais de 2 páginas, diferente de legislações anteriores como a de Brasília – DF, que são compostas de aproximadamente 12 páginas. O texto reduzido dá conta das características exaltadas pela Uber em regulações anteriores, como flexibilidade e facilidade de ingresso de motoristas. Segundo a Uber:

Belo Horizonte (MG) regulamentou o transporte privado individual por meio do Decreto 16.832/18. A publicação do decreto é um passo na direção de uma regulação moderna, pois estabelece diretrizes gerais para a atuação dos aplicativos de mobilidade na cidade, sem impor restrições. A cobrança de preço público equivalente a 1% sobre o valor da viagem, por exemplo, seria uma forma justa e equilibrada de remuneração, já que taxa os

aplicativos pela sua produtividade. É importante reiterar que as portarias complementares ao decreto precisam seguir um modelo sem burocracias desnecessárias para não inviabilizar o sistema. (UBER, 2018a).

Com relação à cobrança de taxas para a utilização do viário urbano, a regulamentação apresenta em seu Art. 6º a exigência de pagamento de preço público pela realização ou intermediação de serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros. A cobrança deve se dar por veículo cadastrado e pela utilização do sistema viário urbano, calculado de acordo com a distância percorrida na prestação do serviço pelos veículos registrados pelo OTIR. O percentual estipulado pela prefeitura foi de 1% sobre o faturamento das corridas. Mas assim como as demais regulamentações, em seu Art. 8º a legislação permite as Operadoras de Transporte Individual Remunerado definir a tarifa do serviço cobrada do usuário dos serviços (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2018).

A nomenclatura para definição de motorista é simplesmente “motorista”, como aparece em alguns artigos da legislação. Os critérios para cadastramento de motoristas nas OTIP estão presentes no Art. 12º e são similares aos das legislações analisadas anteriormente como:

- I – Credencial de Motorista de Transporte Individual Privado, documento emitido pela BHTrans ou pelo OTIR, mediante autorização da BHtrans, que autoriza o motorista a prestar o serviço;
- II – carteira de identidade e Cadastro de Pessoas Físicas – CPF;
- III – carteira nacional de habilitação explicitando o exercício de atividade remunerada;
- IV – certidões negativas de distribuição de feitos criminais;
- V – aprovação em curso para prestação do serviço de transporte de passageiros. (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2018).

Assim como Osasco e São José dos Campos, a legislação de Belo Horizonte exige que as Operadoras de Transporte Individual Remunerado possuam matriz ou filial no Município. Quanto aos motoristas, praticamente nada consta com relação aos seus direitos e deveres. Uma característica quase geral das regulamentações analisadas até o momento.

Abril de 2018 – Rio de Janeiro/RJ: Decreto nº 44.399/2018

O município do Rio de Janeiro é considerado o maior destino turístico internacional no Brasil²², da América Latina e de todo o Hemisfério Sul. A capital fluminense é também a cidade brasileira mais conhecida no exterior. Com uma população estimada em 6,7 milhões de habitantes, é a segunda maior metrópole do Brasil e a sexta maior da América Latina. Características no mínimo interessantes, que possivelmente tenham contribuído para o início das operações da Uber no país terem começado no Rio de Janeiro. Soma-se a elas o fato do Brasil ter recebido a Copa do Mundo de Futebol em 2014. No entanto, os legisladores cariocas não foram tão céleres ao publicarem o Decreto nº 44.399, de 11 de abril de 2018, quatro anos após o início das atividades da Uber na cidade.

Na legislação, a denominação sobre a atividade ficou estabelecida como “serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros, intermediado por plataformas digitais” (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2018). Com relação à nomenclatura utilizada para as empresas, a opção foi por “Provedoras de Redes de Compartilhamento – PROVER”.

Para o direito ao uso do sistema viário urbano e à exploração da atividade econômica inerente aos serviços prestados pelas Provedoras de Redes de Compartilhamento, a legislação determinou a cobrança de um percentual do valor total das viagens cobrado pelos seus condutores. Esse percentual não consta no Decreto, mas fica estabelecido que o mesmo será determinado em resolução futura. No que tange à definição das tarifas a legislação, em seu Art. 9º especifica que compete às PROVER fixar o preço dos serviços ofertados através de suas plataformas digitais (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2018).

Em relação à nomenclatura utilizada para denominação de motoristas o decreto não apresenta uma padronização, ora referindo-se a “condutor”, ora a “motorista”. Quanto aos critérios para cadastramento, o Art. 10º estabelece as seguintes exigências:

- I - comprovação de bons antecedentes criminais;
- II - possuir Carteira Nacional de Habilitação com autorização para exercício de atividade remunerada;
- III - aprovação em curso de formação para transporte individual de passageiros;

²² Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Rio_de_Janeiro. Acesso em: 30 abr. 2019.

- IV - contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros - APP - e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - DPVAT;
- V - prestar os serviços única e exclusivamente por meio de PROVER;
- VI - operar veículo motorizado que tenha se submetido à vistoria anual a cargo da autoridade executiva de trânsito;
- VII - ser inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional de Seguro Social – INSS. (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2018).

De todas as exigências mencionadas no parágrafo anterior, a necessidade de que os motoristas contribuam para o INSS é, a nosso ver, o elemento de maior relevância em benefício dos motoristas. Nesse sentido, se a Uber tivesse de mencionar a regulamentação do Rio de Janeiro sobre sua atividade, deveria destacar a exigência de contribuição previdenciária como exemplo. No entanto, em seu site, a menção que a Uber faz à legislação carioca é a seguinte:

O Rio de Janeiro (RJ) assumiu um papel protagonista em mobilidade urbana com o Decreto 44.399/18, a primeira regulamentação criada depois da Lei Federal 13.640/18 a ser sancionada. Ao mesmo tempo em que estipulou regras claras para o transporte individual privado na cidade, o decreto afastou limitações artificiais como o uso de placas restritas para este tipo de serviço – liderando o debate sobre como a tecnologia pode servir melhor as cidades. (UBER, 2018a).

Ainda sobre as Provedoras de Redes de Compartilhamento, a regulamentação exige que se mantenha uma unidade física para atendimento e operação do serviço de intermediação, compatível com o tamanho de sua operação na cidade, em local de fácil acesso. Exige também das PROVER, em seu Art. 15º, a disponibilização ao Município, “sem ônus e mediante solicitação, de equipamentos, programas, sistemas, serviços ou qualquer outro mecanismo físico ou informatizado que viabilize, facilite, agilize e dê segurança à fiscalização de suas operações” (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2018).

A legislação não faz nenhuma menção a sanções ou mesmo listas de deveres dos motoristas, sendo bastante flexível em relação às exigências para o cadastramento dos mesmos nas Provedoras de Redes de Compartilhamento. Os demais itens da legislação carioca são similares às demais regulamentações citadas pela Uber.

3.3 A REGULAMENTAÇÃO DE PORTO ALEGRE/RS

A legislação de Porto Alegre não apareceu no site da Uber como um modelo de exemplo para as outras cidades. Pelo contrário, desde o início dos debates em torno da regulamentação na capital gaúcha, a Uber se posicionou contrária aos encaminhamentos que estavam sendo dados. Setores organizados se mobilizaram para não permitir que a Uber e outras empresas do mesmo segmento fossem autorizadas a realizar suas atividades na cidade. Segundo reportagem do Jornal Correio do Povo:

Em carreata, taxistas protestam contra Uber em Porto Alegre: O protesto contra o Uber ocorre um dia depois de a Câmara Municipal confirmar a data e o local para a realização de uma audiência pública sobre o projeto de lei que regulamenta o serviço de transporte particular na cidade. O encontro havia sido marcado, de início, para a manhã de hoje, mas acabou suspenso por falta de espaço na sede do Parlamento. (CORREIO DO POVO, 2016).

O primeiro Projeto de Lei a tramitar em Porto Alegre é de maio de 2016, de autoria do Poder Executivo. Texto, entre justificativa e redação da Lei, com um total de 22 páginas. Segundo o portal da transparência da Câmara de Vereadores de Porto Alegre²³, desde o texto inicial, o projeto passou por mais de 80 setores de tramitação e recebeu, ao todo, 57 emendas. Após 8 meses de tramitação na Câmara, foi aprovada a Lei nº 12.162, de 9 de dezembro de 2016. No entanto, antes da apresentação do Projeto de Lei, a Prefeitura de Porto Alegre criou um Grupo de Trabalho, através da Portaria nº 553, de 24 de novembro de 2015, com a seguinte composição: Procuradora-Geral do Município, Secretário Municipal de Transportes, o Secretário Municipal de Governança Local e o Chefe de Gabinete do Prefeito. O presente GT teve a finalidade de realizar estudos técnico-jurídicos sobre o tema, chegando ao entendimento da legalidade da atividade e sua necessária regulamentação. Ao encaminhar o projeto para a Câmara o então prefeito finaliza: “submeto o Projeto de Lei em pauta à apreciação dessa Casa, aguardando breve tramitação legislativa e necessária aprovação da matéria”.

A primeira legislação de Porto Alegre denomina a atividade das empresas de “Serviço de Transporte Motorizado Privado Remunerado de Passageiros, executado por intermédio de plataformas tecnológicas”. Quanto à nomenclatura utilizada para

²³ Disponível em: <http://www.camarapoa.rs.gov.br/processos/128599>. Acesso em: 02 maio 2019.

referir-se às empresas o termo é Operadoras de Plataforma Tecnológica. Sobre a utilização do viário urbano ficou instituída a chamada Taxa de Gerenciamento Operacional (TGO), contrapartida obrigatória da pessoa jurídica autorizatória do serviço, no valor mensal equivalente a 50 (cinquenta) Unidades Financeiras Municipais - UFMs por veículo cadastrado para operação (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2016). Segundo site da Prefeitura²⁴, em 2019, o valor das UFMs ficou estabelecido em R\$ 4,17, devendo ser reajustado anualmente.

A nomenclatura para designar os motoristas ficou definida como “motoristas prestadores dos serviços” ou “condutores”, aparecendo alternadamente ao longo do texto. Quanto aos requisitos para cadastramento, as exigências são as seguintes:

- I – carteira nacional de habilitação (CNH) com atividade remunerada (EAR);
- II – comprovação da aprovação em curso de formação;
- III – apresentação das certidões negativas criminais;
- IV – comprovação da contratação de seguro que cubra acidentes de passageiros - APP;
- V – compromisso de prestação do serviço de utilidade pública única e exclusivamente por meio de plataformas tecnológicas;
- VI – utilização de automóvel com, no máximo, 5 (cinco) anos de vida útil, contada de sua data de emplacamento.
- VII – veículo emplacado no Município de Porto Alegre. (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2016).

Alguns desses itens foram bastante criticados pela Uber, que chegou a afirmar que a aprovação do projeto poderia inviabilizar o serviço na cidade.

Em uma das páginas da empresa Uber, denominada Uber blog, a manchete de 29 de março de 2016 é a seguinte: “Restrições incluídas na lei dos apps em Porto Alegre podem excluir motoristas” (UBER, 2018c). Em meio ao debate que ocorreu na cidade entre vereadores e setores organizados, no caso dos taxistas e seu sindicato, a Uber se manifestou da seguinte forma:

Porto Alegre tem a oportunidade de se tornar a primeira cidade do país a aprovar uma nova regulamentação para o serviço, mais moderna, aproveitando os avanços que o debate sobre essa atividade teve com as discussões em Brasília. O Projeto de Lei 016/17, pautado para votação na Câmara Municipal, pode corrigir equívocos da regulação aprovada em 2016. Porém, grupos de interesse contrários aos aplicativos querem manter uma série de proibições e limitações que irão afetar diretamente a sua vida. Proibição de motoristas de fora da cidade, idade máxima para os carros e proibição de usar dinheiro são algumas das restrições impostas na legislação vigente. Um estudo da Uber apontou que, se essas limitações

²⁴ Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smf/default.php?p_secao=154. Acesso em: 02 maio 2019.

forem mantidas, o resultado será menos viagens, preço e tempo de espera maiores, e milhares de motoristas proibidos de dirigir. (UBER, 2018c).

O estudo citado pela Uber (2018c) aponta que a proibição de veículos com placas de fora de Porto Alegre geraria o desligamento de 46% dos “motoristas parceiros”, os quais possuem carros emplacados em outras cidades. Em relação à proibição de carros com mais de 6 anos de fabricação, 42% dos “motoristas parceiros” da Uber seriam impedidos de dirigir. No que tange à proibição do pagamento em dinheiro o estudo da Uber informa que cerca de 60% das viagens não poderiam ser realizadas. Ao fim a Uber conclui que “7 em cada 10 motoristas parceiros serão impedidos de gerar renda pela plataforma se as restrições forem aprovadas”. E ainda faz uma convocação:

Manter essas proibições na legislação pode tornar o aplicativo da Uber algo para poucas pessoas, e não uma opção acessível a todos, em todas as regiões da cidade. Os direitos de motoristas e usuários estão em jogo, por isso a participação de todos é fundamental nesse momento decisivo. Como defender seus direitos? **Participe da votação na Câmara Municipal** de Porto Alegre **Quando:** 14h, segunda-feira, 9 de abril de 2018 **Local:** Av. Loureiro da Silva, 255. (UBER, 2018c).

O texto de convocação dos motoristas ainda é seguido de um movimento via redes sociais, com a chamada: “acesse aqui a página dos vereadores e deixe uma mensagem para que sua voz seja ouvida” (UBER, 2018c). Ali foi disponibilizado um link para as páginas de internet dos vereadores, bem como foi lançada a campanha com a hashtag #POAPraFrente.

Todo esforço da Uber e suas concorrentes não foi em vão. Em 14 de junho de 2018, a Prefeitura de Porto Alegre sancionou a Lei nº 12.423, que dispõe sobre o serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros, na categoria Aplicações de Internet. Com a nova regulamentação, um conjunto significativo de mudanças passou a vigorar no regramento para a atividade de transporte por aplicativos na capital. Acreditamos que as alterações tenham atendido aos interesses das empresas, o que pode ser observado pelo depoimento de seus executivos e pelas manifestações de suas assessorias de imprensa. Segundo reportagem do jornalista Felipe Daroit (2018), do portal GaúchaZH, um dos executivos das empresas de aplicativos fez a seguinte afirmação:

— Porto Alegre tinha uma legislação bastante restritiva. Depois, o projeto tinha pontos bem restritivos, como a idade dos carros de cinco anos. Mas

esses pontos foram bem trabalhados por nós e motoristas junto a vereadores, prefeito e secretários. Agora, é uma legislação bem equilibrada. (DAROIT, 2018).

Para além da manifestação do executivo da empresa, que deixa bastante claro que o poder público, através de seus gestores e legisladores, cedeu à pressão do setor, fica a dúvida do que significa sua afirmação: “esses pontos foram bem trabalhados por nós”. Conforme a assessoria de imprensa das três principais operadoras de transporte por aplicativos de Porto Alegre, a manifestação das empresas sobre a nova regulamentação da capital gaúcha é a seguinte:

99 - Em nota, a assessoria do aplicativo 99 informou que o texto da regulamentação sancionada pelo prefeito é positivo. Caso o texto fosse aprovado com as emendas que restringiam carros com mais de cinco anos e que obrigavam emplacamento em Porto Alegre, mais da metade dos motoristas parceiros da 99 seriam impedidos de trabalhar e os passageiros, sobretudo os moradores de regiões menos ricas, seriam prejudicados, disse a nota. (DAROIT, 2018).

A **Uber** destacou em nota que a nova lei é uma mudança decisiva em direção a uma regulamentação mais moderna para o transporte individual privado na cidade. Ao alterar restrições e proibições da lei antiga, os vereadores, e agora o prefeito, ouviram a voz dos milhares de usuários e motoristas parceiros de Porto Alegre que encontraram na Uber novas formas de mobilidade e de geração de renda, ressaltou a empresa. (DAROIT, 2018).

A **Cabify** disse entender que a prefeitura buscou equilibrar a legislação ao vetar diversos pontos. Por nota, a empresa afirmou que a regulamentação do transporte privado por meio de aplicativos necessita de detalhamento futuro de diversos pontos do texto sancionado para evitar burocracias e estabelecer regras ainda mais claras para pontos como vistoria, identificação veicular e a necessidade de curso para os motoristas. No entanto, ainda que o texto possua avanços consideráveis, algumas restrições mantidas no texto são prejudiciais à população e ao modelo de negócios dos aplicativos de mobilidade na capital gaúcha, salientou a empresa. A Cabify entende que a obrigação de abrir um domicílio fiscal em Porto Alegre é incompatível com o modelo de negócio por elevar o custo tributário de forma desproporcional criar uma barreira de entrada para novas soluções de mobilidade, diz a nota. (DAROIT, 2018).

Podemos observar que as companhias são unânimes em exaltar as mudanças realizadas na nova regulamentação, agradecendo não apenas aos vereadores, mas também ao prefeito. Se inicialmente a legislação de Porto Alegre não constava entre as elogiáveis pela Uber, talvez, após 2018, ela já possa estar elencada com as demais.

Ao compararmos alguns elementos entre as legislações destacadas pela Uber como modelo para as demais cidades, podemos observar algumas

características que se repetem e outras que destoam. Em relação à nomenclatura para designar as empresas, encontramos as seguintes denominações:

- Operadora de Tecnologia de Transporte Credenciada – OTTC;
- Operadora de Tecnologia de Transporte – OTT;
- Empresa Operadora – EO;
- Provedora de Rede de Compartilhamento – PRC;
- Administradora de Tecnologia em Transporte Compartilhado – ATTC;
- Empresas de Operação de Serviços de Tecnologia;
- Operadora de Transporte Individual Remunerado- OTIR;
- Provedoras de Redes de Compartilhamento – PROVER;
- Empresas Prestadoras de Serviços de Intermediação.

Nesse sentido, nenhuma das nove regulamentações municipais analisadas apresentou nomenclatura igual, embora em alguns casos exista semelhança. A Legislação Federal, por sua vez, não faz nenhuma menção à nomenclatura para referir-se às empresas de aplicativos de transporte. Em relação às diferentes nomenclaturas utilizadas para designar os motoristas, encontramos maior similaridade. São elas:

- Motorista prestador de serviço;
- Prestador de serviço;
- Prestador do serviço de transporte;
- Condutor;
- Motorista.

Neste caso, algumas regulamentações se utilizam da mesma nomenclatura, ou em outros casos, uma mesma legislação utiliza mais de um termo como, por exemplo, o Rio de Janeiro cuja regulamentação menciona, ora “condutor”, ora “motorista”. Já a Legislação Federal, nas únicas duas vezes em que referencia o termo, o mesmo aparece com a denominação “motorista”.

De todas as legislações observadas, a única que exige que o motorista fosse inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional de Seguro Social – INSS é a da cidade do Rio de Janeiro. Mesmo a Legislação Federal tendo incluído também essa exigência, todas as demais regulamentações posteriores a ela não incluem a contribuição previdenciária como obrigatória para o cadastramento de motoristas. O que a nosso ver é um prejuízo para a categoria.

As regulamentações de São José dos Campos/SP, Osasco/SP e Rio de Janeiro/RJ foram as únicas que exigiram que as empresas de transporte por aplicativo estabelecessem escritórios fixos em suas cidades. De certa forma, essa é uma medida que traz algum tipo de benefício para os motoristas, que passam a ter alguma referência física para serem atendidos. Entretanto, a Uber, em seu site, reforça a metodologia de trabalho da empresa, que estabelece que as formas de contato ou comunicação com a empresa são exclusivamente por e-mail ou pelo próprio aplicativo.

4 RELAÇÕES SOCIAIS DE TRABALHO ENTRE MOTORISTAS E A UBER

O aparato legal que regulamenta o serviço de transporte individual de passageiros por aplicativo não trata de forma expressa a relação social que se estabelece entre os motoristas e as empresas. Tanto a legislação federal quanto as regulamentações municipais apresentam em seus textos definições distintas em relação aos motoristas, as empresas e as atividades entre as chamadas “operadoras” e os motoristas. A variação de nomenclatura parece-nos ocorrer de modo orquestrado, para confundir tanto os legisladores, quanto os órgãos de fiscalização, controle, proteção e garantia de direitos dos trabalhadores. Quanto maior a proliferação de conceitos e terminologias, mais submersas ficam as grandes companhias tecnológicas em seu habitat da desregulamentação, ou de uma regulamentação que atende e protege seus interesses.

Ao analisarmos a legislação que regulamenta o transporte por aplicativo no Brasil, identificamos uma forte influência das grandes companhias de tecnologia sobre os legisladores. Na cidade de Vitória/ES, por exemplo, o primeiro Decreto publicado em julho de 2016 trazia o termo “motorista prestador de serviço”, já em agosto de 2016, apenas um mês depois, em novo Decreto sobre o tema, a nomenclatura utilizada é idêntica a de todos os documentos da Uber²⁵ denominado “motorista parceiro”. Esse não é um fato menor diante da perspectiva de proteção dos trabalhadores, nesse caso específico, dos motoristas dessas plataformas tecnológicas. Segundo Scholz:

²⁵ Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/drive/safety/>. Acesso em: 03 maio 2019.

Turbinadas pela velocidade da internet, as relações de trabalho e as estruturas comerciais, em especial no setor de serviço, mudam com velocidade, em um vórtice que confunde quem legisla, quem trabalha e quem consome. A simplicidade no acesso, que em um primeiro olhar pode ser entendida como democratização do consumo, se fundamenta, em muitos casos, em precarização absoluta de condições de trabalho e desregulamentação total, o que inclui elisão de impostos e falta de mecanismos mínimos de segurança social. (SCHOLZ, 2017, p. 10).

Para além da desregulamentação como princípio desse setor de serviços, no seu encaço as relações de trabalho são diretamente afetadas. O cenário em que se insere o trabalhador torna-se precarizado e desprotegido onde, conforme Scholz (2016), “as plataformas de trabalho virtuais dependem de vidas humanas exploradas em toda sua cadeia de fornecimento global”. Nesse sentido, uma exploração que perpassa não apenas o trabalhador do hardware, mas também os trabalhadores do software.

As relações de trabalho nesse cenário ganham uma fluidez muito diferente do modelo tradicional do último século, com a segurança simbólica do chão da fábrica, do convívio com os colegas de trabalho, do contrato de trabalho, do limite de jornada, do descanso semanal, das férias e do trabalho protegido. Plataformas virtuais oferecem oportunidades de ganhar um dinheiro dito “fácil”, com a possibilidade de controlar seu próprio horário, sem chefe e acessível em poucos toques no celular. Esse pelo menos é o mantra que tem seduzido milhões de pessoas, seja pela necessidade de complementar a renda, seja pela necessidade imposta pelo desemprego.

No Brasil, segundo levantamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, divulgado em matéria do jornalista Arthur Cagliari (2019), da Folha de São Paulo, a taxa de desemprego no primeiro trimestre de 2019 foi de 12,4%. Segundo o Instituto, houve um crescimento de quase 1% em relação ao trimestre anterior, o que representa o acréscimo de aproximadamente 890 mil pessoas na condição de desocupação, totalizando 13,1 milhões de brasileiros. A situação do país se torna convidativa para as grandes companhias de serviços em tecnologias digitais expandirem seus negócios. Mercados desregulados e trabalhadores desempregados são uma combinação perfeita para negócios desse modelo.

4.1 RELAÇÕES SOCIAIS NA PERSPECTIVA MARXISTA

As relações sociais podem ser compreendidas como um conjunto de interações que os indivíduos estabelecem entre si, ou em grupos, em determinados contextos históricos. Para Marx as relações sociais estão diretamente ligadas às forças produtivas. Apropriando-se de novas forças produtivas, os homens alteram o seu modo de produção, e alterando o modo de produção, alteram as relações sociais. Para Marx²⁶:

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

Nesse sentido, forças produtivas e relações sociais de produção determinam o modo de acumulação em uma sociedade capitalista. Quanto à força produtiva, temos de um lado os meios de produção e, de outro, a força de trabalho. Quanto às relações sociais, temos, de um lado os proprietários dos meios de produção, e, de outro, trabalhadores livres, que nada possuem além de sua força de trabalho. O trabalhador vende ao possuidor dos meios de produção sua força de trabalho e por ela recebe um valor denominado salário.

Para tentarmos uma melhor compreensão da origem do trabalho assalariado, vamos relacioná-la com o conceito apresentado por Marx (2017) de acumulação primitiva, ou seja, o processo histórico de acumulação anterior à acumulação capitalista. Segundo o autor (2017), dois polos básicos são necessários para a constituição do processo de produção capitalista. Um deles é o proprietário dos recursos de subsistência, do dinheiro e dos meios de produção, com a incumbência de garantir a ampliação do seu capital com a compra e posterior utilização da força de trabalho. O outro polo dessa relação constitui-se no trabalhador livre, que possui apenas sua força de trabalho para venda no mercado. Marx (2017) afirma que o sistema capitalista pressupõe uma dissociação entre os trabalhadores e a propriedade dos meios de produção.

²⁶ Prefácio à Contribuição para a crítica da economia política, “Prefácio de 1859”.

O processo que cria o sistema capitalista consiste apenas no processo que retira ao trabalhador a propriedade de seus meios de trabalho, um processo que transforma em capital os meios sociais de subsistência e os de produção e converte em assalariado os produtores diretos. A chamada acumulação primitiva é apenas o processo histórico que dissocia o trabalho dos meios de produção. (MARX, 2017, p. 836).

No período descrito por Marx (2017), o trabalhador necessitava apresentar-se livre, em um duplo sentido, da condição de servo feudal ou escravo e também das relações sociais estabelecidas nas corporações com seus mestres e oficiais. Segundo o autor “um dos aspectos desse movimento histórico que transformou os produtores em assalariados é a libertação da servidão e da coerção corporativa”. (MARX, 2010, p. 837). Contudo, não se trata apenas de “libertação”, mas de uma condição de expropriação e de privação de meios de produção e das garantias das antigas relações sociais, de forma súbita e violenta. Desta forma, resta-lhes apenas a possibilidade de venda de sua força de trabalho, ou seja, a realização de um trabalho assalariado. Resta a indagação: que tipo de liberdade é essa? De acordo com Marx:

Para transformar dinheiro em capital, o possuidor de dinheiro precisa encontrar, portanto, o trabalhador livre no mercado de mercadorias, livre no duplo sentido de que ele dispõe, como pessoa livre, de sua força de trabalho como sua mercadoria, e de que ele, por outro lado, não tem outras mercadorias para vender, solto e solteiro, livre de todas as coisas necessárias à realização de sua força de trabalho. (MARX, 1996, p. 287).

Partindo da definição do autor sobre os elementos constituintes das forças produtivas, das relações sociais de produção capitalista e do trabalho assalariado, analisaremos as relações sociais identificadas entre a Uber e seus motoristas. Três situações serão apresentadas para análise: 1ª) a primeira forma de relação identificada configura-se na constituição de uma frota de veículos por uma pessoa intermediando a relação entre diversos motoristas e a Uber, em que é possível o registro de diversos veículos em uma só conta, aqui caracterizado como empresário prestador de serviço da Uber; 2ª) a segunda, o veículo utilizado é alugado de uma empresa pelo próprio motorista da Uber, que não é o proprietário do bem; 3ª) a terceira delas possui uma estrutura em que o motorista da Uber é o proprietário do veículo que utiliza para realização do trabalho.

4.2 TRABALHO PRODUTIVO E IMPRODUTIVO NO SETOR DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE

Nosso objetivo ao resgatar as categorias de trabalho produtivo e improdutivo a partir de Marx, está justamente em provocar reflexões acerca das novas configurações do setor de serviços e suas relações sociais. A indústria dos transportes já no século XIX foi objeto de análise da teoria marxista devido à sua especificidade na relação entre produção e circulação. Hoje, no século XXI, mais uma vez, o segmento de serviços de transporte, somado ao caráter disruptivo das inovações em Tecnologia da Informação e Comunicação, contribui como objeto de estudo das mais diferentes áreas do conhecimento.

No que diz respeito às questões relacionadas às possíveis diferentes configurações das relações sociais dos motoristas com a Uber, sendo estes caracterizados como proletários ou trabalhadores assalariados, podemos suscitar o debate se o trabalho realizado por esses profissionais configura-se como trabalho produtivo ou improdutivo. Para Marx (2017, p. 586), “a produção capitalista não é apenas produção de mercadoria, ela é essencialmente produção de mais-valia”. Na relação de triangulação que se configura entre o usuário, o motorista e a empresa proprietária da tecnologia, precisaremos identificar se existe a produção de mais-valia e quem se apropria dela, mesmo que o trabalho realizado pelo motorista não esteja inserido na esfera da produção material, mas no chamado setor de serviços, como afirma Marx:

Apenas é produtivo o trabalhador que produz mais-valia para o capitalista ou serve à autovalorização do capital. Um mestre-escola é um trabalhador produtivo quando trabalha não só para desenvolver a cabeça das crianças, mas também para enriquecer o dono da escola. Que este invista seu capital em uma fábrica de ensinar, em vez de numa de fazer salsicha, em nada modifica a situação. O conceito de trabalho produtivo não compreende apenas uma relação entre atividade e efeito útil, entre trabalhador e produto do trabalho, mas também uma relação de produção especificamente social, de origem histórica, que faz do trabalhador o instrumento direto de criar mais-valia. (MARX, 2017, p. 586).

Nesse sentido, tanto na situação em que o motorista aluga o veículo para trabalhar, quanto na situação em que é contratado por um frotista para intermediar sua relação de trabalho com a Uber, os motoristas podem caracterizar-se como trabalhadores produtivos. Embora o serviço por eles realizado seja imaterial, ou seja,

o produto de seu trabalho é transportar pessoas de um lugar para outro, sendo esse seu efeito útil, como resultado cria mais-valia, tanto para Uber, quanto para o frotista. Portanto, o trabalhador aqui, é sim um instrumento de criação de mais-valia. Segundo Marx:

O que a indústria dos transportes vende é o próprio deslocamento de lugar. O efeito útil obtido é indissolavelmente vinculado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria dos transportes. Homens e mercadorias viajam em um meio de transporte, e sua viagem, seu movimento espacial, é justamente o processo de produção efetuado. O efeito útil só pode ser consumido durante o processo de produção; ele não existe como uma coisa útil diferente desse processo, como algo que só funciona como artigo comercial, só circula como mercadoria depois de ter sido produzido. (MARX, Livro II, 2014, p. 134).

Para o autor, o valor de troca do que é produzido na indústria dos transportes também é definido pelos elementos de produção consumidos no processo, ou seja, os meios de produção e a força de trabalho, “acrescido do mais-valor criado pelo mais-trabalho dos trabalhadores ocupados na indústria dos transportes”. Dessa forma, caracteriza-se como um processo de produção dentro da circulação, especificamente tratando-se da indústria dos transportes. Marx ainda afirma:

A circulação, isto é, o curso efetivo das mercadorias no espaço, dilui-se no transporte da mercadoria. A indústria do transporte constitui, por um lado, um ramo independente de produção, e por conseguinte, uma esfera especial de investimento do capital produtivo. Por outro lado, ele se distingue pelo fato de aparecer como continuação de um processo de produção dentro do processo de circulação e para o processo de circulação. (MARX, Livro II, 2014, p. 231).

O autor considera a indústria dos transportes um ramo autônomo da produção, conferindo-lhe uma característica peculiar de possibilidade de ser, mesmo que na esfera imaterial dos serviços, um trabalho produtivo (MARX, Livro II, 2014). Aqui ainda há uma certa distância entre o setor de transporte do qual Marx está se referindo com o setor de transporte de passageiros, característica da Uber, uma vez que Marx (Livro II, 2014) fala da “continuação de um processo de produção”, referindo-se a circulação de uma mercadoria que foi produzida, ou seja, ao processo de transporte de mercadorias indispensável a sua venda. No caso da Uber, as

peças que são transportadas não são mercadorias produzidas²⁷. Essa diferença fica esclarecida conforme a afirmação de Marx:

Há, no entanto, ramos autônomos da indústria em que o produto do processo de produção não é um objeto novo, uma mercadoria. Dentre esses ramos, o único economicamente importante é a indústria das comunicações, seja do transporte (de mercadorias ou pessoas), seja da mera transferência de informações, cartas, telegramas, etc. (MARX, Livro II, 2014, p. 133).

A diferença da análise de Marx para a situação da Uber que existia há pouco deixa de existir. Marx trata aqui da indústria das comunicações e cita como um dos exemplos o telegrama. Assim como o telegrama é uma forma rápida de se enviar a mensagem escrita, fonada ou via Internet, a plataforma Uber se baseia no envio de mensagens via internet. Tanto um telegrama quanto uma mensagem enviada pela Uber ao motorista e ao usuário não são, como diz Marx (Livro II, 2014), “um objeto novo, uma mercadoria”. A Uber utiliza “a transferência de informações” para transportar pessoas, ou seja, seria, segundo Marx (Livro II, 2014), uma empresa típica da “indústria de comunicações”. Se os Correios fossem uma empresa privada, que diferença haveria, do ponto de vista do capital ou, o que é o mesmo, do ponto de vista do processo de valorização do valor, entre um carteiro que transporta informações e um motorista de Uber que transporta pessoas? Segundo Marx (Livro II, 2014), nenhuma diferença haveria entre esses dois processos, a não ser aquilo que é transportado, ou seja, uma diferença em relação ao valor de uso. Do ponto de vista do valor, ambos, carteiro²⁸ e motorista da Uber, produzem mais-valia para uma empresa capitalista.

O motorista, mesmo que proprietário do veículo coloca-se em uma condição de assalariamento, fruto do desenvolvimento do setor de serviços e gerador de trabalho produtivo e, por conseguinte, mais-valia. Em especial, na indústria dos transportes, há um processo de produção em seu movimento, mesmo que sem um produto material como resultado.

Quando o usuário acessa o serviço de transporte por intermédio da plataforma, ele realiza, na maioria das vezes, o pagamento pelo sistema de crédito

²⁷ Para Marx, o único trabalhador que, ele próprio, se materializou numa mercadoria, foi o escravo. O trabalhador assalariado não é uma mercadoria, mas sim sua força de trabalho, que é vendida por ele no mercado.

²⁸ Aqui considerando os correios como se fossem uma empresa privada.

através de cartão. Esse pagamento é feito diretamente para a empresa proprietária da tecnologia, no caso a Uber, que semanalmente repassa aos motoristas os valores recebidos, apropriando-se de uma parcela. Mesmo que o pagamento seja feito em dinheiro pelo usuário ao motorista, a Uber recalcula os valores recebidos via sistema de crédito e mantém as mesmas proporções dos valores pagos e retidos aos motoristas. Nesse sentido, nada muda se o pagamento é feito em dinheiro ou no cartão de crédito. Ainda sobre a caracterização da relação social entre a Uber e seus motoristas, mesmo que considerando apenas uma das relações possíveis, Antunes faz a seguinte afirmação:

A Uber é outro exemplo mais que emblemático, trabalhadoras e trabalhadores com seus automóveis, isto é, com seus instrumentos de trabalho, arcam com suas despesas de seguridade, com os gastos de manutenção do veículo, de alimentação, limpeza, etc... enquanto o “aplicativo” – na verdade, uma empresa privada global de assalariamento disfarçado sob a forma de trabalho desregulamentado – apropria-se do mais-valor gerado pelo serviço dos motoristas, sem preocupações com deveres trabalhistas historicamente conquistados pela classe trabalhadora. (ANTUNES, 2018, p. 35).

Apesar de Antunes (2018) analisar apenas uma das relações possíveis entre os motoristas e a empresa Uber, o autor observa que estes motoristas caracterizam-se como trabalhadores assalariados, mesmo com todos os esforços da empresa de ocultamento da relação social. O significado de “motorista parceiro” utilizado pela empresa traduz-se em uma relação de mão única em direção a Uber, onde nessa triangulação entre empresa, motoristas e usuários, a Uber é uma empresa capitalista que explora o trabalho excedente de seus motoristas, tornando-os trabalhadores assalariados produtivos.

4.3 COMO DIRIGIR PARA A UBER

Ao pesquisarmos na internet informações sobre como dirigir para a Uber, no buscador da Google, somos direcionados para a primeira opção²⁹ de endereço eletrônico com o seguinte enunciado: “dirija com a Uber / seja seu próprio chefe / conquiste seu sonho”. Ao abrirmos o site, a chamada é “cadastre-se agora”,

²⁹ Disponível em:

<https://www.google.com/search?q=como+dirigir+com+a+Uber&oq=como+dirigir+com+a+Uber&aqs=cchrome..69i57j0l5.5196j1j8&sourceid=chrome&ie=UTF-8>. Acesso em: 03 maio 2019.

solicitando informações iniciais bastante simples como nome, e-mail e celular. Mas, em letras miúdas na parte inferior da tela, a seguinte mensagem aparece: “ao continuar, eu concordo com os Termos de Uso da Uber e confirmo que li a Política de Privacidade”. Ao acessar e usar os serviços o “motorista parceiro” concorda com os presentes termos e condições, que estabelecem o relacionamento contratual entre o motorista e a Uber. Segundo o termo:

A Uber poderá alterar os Termos relativos aos Serviços a qualquer momento. Aditamentos entrarão em vigor quando a Uber fizer a postagem da versão atualizada dos Termos neste local ou das condições atualizadas ou Termos adicionais sobre o respectivo Serviço. O fato de você continuar a acessar ou usar os Serviços após essa postagem representa seu consentimento em vincular-se aos Termos alterados. (UBER, 2017).

A respeito da concordância com o Termo de Uso, buscamos explorar alguns aspectos de seu conteúdo. O documento utilizado pela Uber está exposto em aproximadamente 10 páginas e estruturado em sete itens: “1. Relacionamento Contratual; 2. Os Serviços; 3. O uso dos serviços; 4. Pagamento; 5. Limitação de responsabilidade; 6. Jurisdição; 7. Outras disposições”. Alguns dos itens contribuem para explicitar, segundo a Uber, qual relação possuem com os motoristas, e outros, nos auxiliam a desvendar se é possível ou não que algumas relações estejam sendo acobertadas.

No item 1, a Uber diz que o presente documento rege o acesso dos motoristas, enquanto pessoa física, aos serviços disponibilizados pela empresa Uber do Brasil Tecnologia Ltda, no entanto, fica explícito que existe um relacionamento contratual entre ambos. A Uber ainda inclui no texto que “Termos adicionais poderão se aplicar a determinados Serviços”, tais como “condições para um evento, atividade ou promoção em particular”. Em suma, a empresa afirma que poderá alterar a qualquer momento o Termo, e o consentimento do motorista é dado pela continuação da utilização do aplicativo.

Sobre os “serviços” e o “uso dos serviços” mencionados nos itens 2 e 3 respectivamente, a Uber afirma que são parte de uma plataforma tecnológica em que “usuários” de um lado, acessam “motoristas parceiros” de outro, para providenciar ou programar serviços de transportes. A Uber ainda deixa expresso no texto direcionado aos motoristas:

Você reconhece que a Uber não é fornecedora de bens, não presta serviços de transporte ou logística, nem funciona como transportadora, e que todos esses serviços de transporte e logística são prestados por prestadores terceiros independentes que não são empregados e nem representantes da Uber, nem de qualquer de suas afiliadas. (UBER, 2017).

O conteúdo do termo tem o objetivo de deixar claro que a Uber apenas fornece o serviço de tecnologia para o acesso ao transporte, nada mais. Com isso, a empresa utiliza o estatuto de uma “licença” concedida ao “motorista parceiro” para utilização de seus serviços. Os serviços e todos os direitos são exclusivamente de propriedade da Uber. Ao motorista cabe apenas a possibilidade de uso da plataforma e dos serviços que ela disponibiliza. O termo, de modo muito expresso, afirma que “o uso dos serviços não lhe outorga nem lhe confere qualquer direito”. Portanto, os serviços, segundo a Uber, integram uma plataforma de tecnologia que permite aos usuários de aplicativos móveis, fornecidos como parte dos serviços da Uber, unicamente providenciar e programar serviços de transporte.

A Uber reforça que para utilizar todos os seus serviços, o motorista deve estar devidamente registrado e manter uma conta pessoal de usuário de serviços, denominada simplesmente “conta”, para realizar o transporte de passageiros e outras atividades na plataforma. O registro de conta exige que o motorista apresente à Uber algumas informações pessoais, como seu nome, endereço, número de telefone celular e idade, e ao menos uma forma de receber seu pagamento, como cartão de crédito ou plataforma digital tipo *PayPal*.

Ainda sobre os itens relacionados aos “serviços”, a Uber trata do tema de “conteúdos fornecidos pelos usuários”. Esses conteúdos são as informações estratégicas utilizadas pela empresa para orientar seus serviços como perfil dos usuários, corridas realizadas, distâncias percorridas, valores e tempo de duração das viagens, georreferenciamento, entre outros. No termo de uso, a Uber diz que essas informações são de propriedade dos motoristas, mas que automaticamente podem ser repassadas à Uber. E quando isso ocorrer:

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

você ou seu consentimento, e sem necessidade de pagamento a você ou a qualquer outra pessoa ou entidade. (UBER, 2017).

A questão das informações ou “conteúdos de usuários”, como é denominada pela Uber, nos parece tema relevante. As expressões utilizadas no termo como “outorga em nível mundial”, “perpétua”, “irrevogável”, entre outros, dão conta de que é muito valioso para a Uber esse tipo de informação.

Uma última observação sobre o Termo de Uso da Uber é que em momento algum ela utiliza a nomenclatura “motorista” ou mesmo “motorista parceiro”, como aparece nos anúncios e informativos em seu site. O Termo de Uso utiliza exclusivamente a denominação “Prestador Terceiro”, como no seguinte exemplo: “você será responsável pelos custos de reparos a danos ou pela limpeza de veículos de Prestadores Terceiros resultantes do uso dos serviços através da sua conta”. Portanto, a empresa utiliza termos como “você”, “veículo” e “Prestador Terceiro”, mas em momento algum fazendo referência a algum “motorista”.

4.3.1 Forma de Remuneração dos Motoristas

No início de sua operação no Brasil, a Uber remunerava seus motoristas entre 75% e 80% do valor da corrida, portanto, ficando com percentuais entre 20% e 25% do total. Estes percentuais eram fixos e informados previamente aos motoristas. Em 2018, a empresa passou a adotar uma nova fórmula que leva em consideração a distância e o tempo percorrido, com percentuais variáveis. Segundo a Uber, em reportagem do portal IG:

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

A adoção de uma base de cálculo sobre elementos variáveis pode parecer confusa para os motoristas, mas a Uber, em seu site³⁰, diz que “é fácil calcular os seus ganhos, você recebe um preço base por viagem, somado a um valor por tempo e distância, além de outros valores como pedágios, preço dinâmico e promoções”.

³⁰ Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/drive/resources/ganhos/>. Acesso em: 04 maio 2019.

Somando-se ao fato de que o preço base e os valores por tempo e distância podem variar de cidade para cidade. Nesse sentido, talvez seja “fácil” para a empresa calcular seus ganhos, não para os motoristas.

A Uber ainda determina que o preço total pela realização do serviço deve ser pago imediatamente após a prestação do serviço e o pagamento será facilitado pela empresa mediante o método de pagamento indicado na “conta” do motorista. Posteriormente, a Uber enviará um recibo por e-mail e caso a forma de pagamento indicada na “conta” tenha expirado, o motorista deverá concordar que a Uber e, na condição de agente de cobrança do Prestador Terceiro, usará um modo alternativo de cobrança na “conta”.

Ainda em seu Termo de Uso, fica expresso que na relação entre o motorista e a empresa, “a Uber reserva-se o direito de estabelecer, remover e/ou revisar o preço relativo a todos os serviços ou bens obtidos por meio do uso dos serviços a qualquer momento, a critério exclusivo da Uber” (UBER, 2017). Portanto, a definição de um percentual como forma de “pagamento” dos motoristas a Uber, é, na verdade, um conjunto de incertezas.

Para que tenhamos algum parâmetro de remuneração, embora eles sejam muito variados, a matéria divulgada pelo portal do jornal paulista Estadão (PASSERINI; BARBIERI; REZENDE, [s.d.]) nos revela informações de dois motoristas da cidade de São Paulo:

Foi justamente a falta de oportunidades no mercado de trabalho que fez o engenheiro DA de 26 anos, entrar para a rede de motoristas do Uber. Com o aplicativo, consegue em média R\$ 200 por dia, se dirigir por uma jornada de oito horas. Já são três meses rodando em São Paulo. “É hoje praticamente toda a minha renda.” DA, que trabalhou por sete anos como contratado em um escritório como projetista, vê a atividade como temporária. “Espero muito em breve voltar para a engenharia”, afirma. “Em último caso, ficaria no Uber para complementar a renda”. (PASSERINI; BARBIERI; REZENDE, [s.d.]).

Em anúncio publicitário veiculado pela Uber na rede social Facebook³¹ a empresa faz a seguinte provocação: “que tal ganhar até R\$ 200,00 por dia sem ter chefe?”, respondendo na sequência: “Dirija com a Uber”. O valor divulgado pela Uber como alternativa de ganho para os motoristas coincide com o relato de AC, mas valores maiores também são identificados na mesma matéria do Estadão:

³¹ Disponível em: <https://www.facebook.com/uberbr/>. Acesso em: 10 maio 2019.

Acostumado a estar no volante, SM, de 37, viu no aplicativo uma boa opção quando perdeu o emprego na transportadora em que trabalhou por seis anos. Ele financiou um carro que atendia aos padrões do Uber e voltou às ruas. “Começo às 4 horas e vou até as 22 horas, às vezes madrugada adentro.” SM determinou como meta diária R\$ 300, valor que considera suficiente para manter a família. Ele vem conseguindo ganhos até superiores ao que tinha antes. Mas se preocupa com a instabilidade. “Se eu sair do sistema ou ficar impossibilitado de trabalhar, não tenho segurança”, diz o motorista. (PASSERINI; BARBIERI; REZENDE, [s.d.]).

Embora o valor de R\$ 300 de ganhos diários estabelecidos como meta por SM seja maior que os R\$ 200 de DA, é importante observarmos a jornada de cada um. DA afirma que para receber os R\$ 200 realiza uma jornada de 8 horas diárias. Por sua vez, SM diz que inicia às 4 horas e encerra às 22 horas, tendo, portanto, uma jornada de 18 horas diárias (PASSERINI; BARBIERI; REZENDE, [s.d.]). Para uma legislação trabalhista brasileira que estabelece uma jornada máxima diária de 8 horas, a Uber não vê problema em seus “motoristas parceiros” mais que dobrarem o legalmente permitido no país.

4.4 DIFERENTES RELAÇÕES SOCIAIS (DE TRABALHO) ENTRE MOTORISTAS E A UBER

4.4.1 1º Frotista Uber – Motorista Comissionado

A primeira forma de relação identificada configura-se na constituição de uma frota de veículos por uma pessoa intermediária entre diversos motoristas e a Uber. Isso se torna viável por que a empresa, em seu sistema, autoriza que mais de um motorista esteja cadastrado para um mesmo carro. Sendo que o contrário também é possível, registrando diversos veículos em uma só conta. Situação que pode ser caracterizada como empresário prestador de serviço da Uber.

Em reportagem das jornalistas Juliana Diógenes e Clarissa Thomé (2016) publicada pelo jornal Estadão com a manchete: “Contistas da Uber formam minifrotas, cobram diárias e exigem parte de lucros”, é possível identificar o funcionamento desse modelo. Segundo a matéria:

Pessoas cadastrados no aplicativo estão criando “minifrotas”, sublocando veículos, fixando metas de rendimento semanal e cobrando lucros. Na Uber, um só contista pode cadastrar quantos carros quiser, o que permite, a formação de frota sem limite de veículos. Em sites de classificados, há anúncios de contratação de motoristas que cobram entre R\$ 500 e R\$ 700 por semana. Proprietários esperam também que o interessado já esteja

habilitado na Uber – outros dispensam essa exigência. Não há regras nem sequer um padrão de modelo de negócios, uma vez que cada proprietário de carro, que se torna um “empregador”, decide sobre gerenciamento de lucros e despesas com seus parceiros. (DIÓGENES; THOMÉ, 2016).

Nas cidades onde esta situação é mais recorrente, principalmente nas capitais o que se observa é a migração dos frotistas de taxis para o modelo de frotas da Uber. Segundo reportagem do portal do jornal Estadão, “o que antes era apontado como benefício, que seriam os motoristas de frota de táxi migrarem para a Uber com objetivo de adquirirem seu próprio veículo, inverteu de situação” (DIÓGENES; THOMÉ, 2016). Sem o limite de carro por motorista, os empresários de frota estão migrando para a Uber, deixando os motoristas nas mesmas condições de interdependência dos donos dos carros, sustentado pela teoria marxista em que há uma interdependência do trabalhador (motorista do Uber) e do capitalista (dono do carro).

Em outra reportagem de Júlia Senna Carvalho (2016) publicada pelo portal Medium com o título: “Dono de frota de Uber fatura R\$ 10 mil por semana” é possível observar o modelo de negócio gerido pelo proprietário da frota. Segundo o portal:

Trabalham na respectiva frota um total de 10 motoristas em 5 veículos, divididos em dois turnos de 12 horas em cada carro e, segundo ele, cada automóvel representa um faturamento líquido de R\$ 2 mil semanais. A relação profissional com os motoristas é através de contrato de prestação de serviços, “não cobro diárias pelos carros, mas pago comissão sobre o total feito na semana por cada um deles”, detalha o proprietário da frota, sem comentar o percentual da comissão. (CARVALHO, 2016).

O modelo de negócio gerido pelo frotista, ao pagar comissão aos motoristas, configura-se em uma relação clara de assalariamento. Se ele cobrasse diárias pelos carros, estaria estabelecendo uma outra forma de relação com os motoristas, equiparando-o a uma locadora de automóveis, como veremos no item seguinte. No modelo de Frotista Uber, há uma relação clara entre um capitalista - que paga comissão pelo trabalho prestado - e um proletário, que recebe um salário, na forma de comissão de acordo com a receita por ele produzida. Dessa forma, ficando clara a observação feita por Marx (2017) de que não é o que se faz, mas a relação social que se estabelece entre os personagens envolvidos que determina se um trabalho é assalariado ou não. No caso de cobrança de diária, trata-se de uma relação jurídica de locação de automóvel, onde o frotista assume o papel de capitalista rentista. No caso de pagamento de comissão, torna-se uma relação de assalariamento.

Sobre o processo de seleção dos motoristas, segundo o frotista citado na matéria do portal Medium, este foi realizado através das redes sociais e também em uma plataforma criada pela própria Uber para aproximar investidores e motoristas. Nesse sentido, podemos observar que existe um incentivo por parte da empresa para este tipo de modelo de negócio. Sendo que não há limite numérico para contratação de profissionais e nem de cadastramento de automóveis. Ainda de acordo com a reportagem:

No empreendimento do frotista da Uber, cada condutor possui cadastro individual diretamente junto ao aplicativo. “Uma vez contactados e admitidos por mim, a Uber coloca os cadastros dos mesmos abaixo do meu e assim passo a ter o controle gerencial de todos. Então, recebo todo o dinheiro e repasso o que é de direito a cada um semanalmente”, detalha. “A administração é facilitada através do aplicativo da própria Uber, pois o mesmo fornece todas as ferramentas para gestão em tempo real”, acrescenta. Ele também revelou que os gastos com itens indispensáveis exigidos pela empresa continuam sendo de sua responsabilidade. (CARVALHO, 2016).

Os elementos apresentados pelo modelo de negócio de composição de frota para atividade com a Uber nos apontam uma relação social na qual, de um lado encontram-se a Uber e o “frotista”, na condição de proprietários dos meios de produção, e, de outro, os motoristas – trabalhadores que dispõem unicamente de sua força de trabalho. Embora a Uber não disponibilize informações sobre a possibilidade de formação de frota para prestação de serviço através de sua plataforma, os relatos são de que existe uma infraestrutura de suporte para essas situações específicas.

Em outra reportagem divulgada pelo portal de notícias Olhar Digital (2016) intitulada “Motoristas da Uber no Brasil estão criando frotas e terceirizando serviços” identificamos uma derivação da condição de Frotista Uber, sendo o Frotista ao mesmo tempo motorista. Segundo a matéria:

Os donos dos carros cobram entre R\$ 500 e R\$ 700 por semana pelo aluguel. Os motoristas proprietários das frotas fazem testes de uma semana com o interessado, com o objetivo de verificar se ele é rentável. Na maior parte dos casos, multas, combustível e problemas no carro ficam por conta do “terceirizado”. “Não estipulo metas, mas eles têm conta para pagar e precisam tirar pelo menos R\$ 3 mil por mês para conseguir algum lucro. Se antes trabalhavam dez horas, passaram a trabalhar 14 horas porque precisam, por necessidade”, conta um motorista da Uber de 56 anos, dono de uma minifrota com três carros e três condutores em São Paulo. (OLHAR DIGITAL, 2016).

O serviço de transporte nesse modelo permite que um motorista cadastre quantos carros quiser em seu perfil. Além disso, como não há qualquer relação formal de trabalho, a empresa não controla o vínculo entre proprietários de veículos e quem os aluga. Essa quarta situação caracteriza-se por uma simultaneidade entre a atividade de motorista proprietário do veículo e empresário intermediário da Uber.

Com isso, o motorista que é proprietário do carro monta uma frota própria para explorar o trabalho alheio. Ele é trabalhador e capitalista ao mesmo tempo, assalariado híbrido da Uber e, ao mesmo tempo, parceiro da Uber na exploração de outros trabalhadores.

Evidenciam-se nessa situação dois polos distintos constituidores dessa relação social, de certa forma caracterizando o motorista em uma condição de assalariamento e o frotista, de empregador. Contudo, se o contrato se estabelece entre frotista e motorista, a Uber, enquanto uma das proprietárias dos meios de produção, assume uma condição análoga a dos frotistas. Essa primeira situação pode ser caracterizada como a que mais se aproxima de uma relação clássica entre capitalista e proletário. Afirmamos que mais se aproxima porque, segundo o site da própria Uber³², “ao dirigir com a Uber, seu celular é uma das principais ferramentas. Motoristas parceiros têm acesso à descontos exclusivos na compra de aparelhos novos e na assinatura de planos”, portanto, o trabalhador ainda utiliza o seu próprio telefone celular.

A afirmação feita pela Uber deixa claro que o celular é um meio de produção utilizado durante o serviço que o motorista realiza para a empresa. Mesmo que o celular tenha um valor ínfimo em relação ao automóvel e ao sistema operacional da Uber, o motorista é possuidor desse meio de produção. Mas a questão não é a magnitude do valor, mas a função que o objeto cumpre no processo de trabalho, sendo inquestionável que o aparelho celular cumpre o papel de meio de produção, sem o qual o processo de trabalho não seria possível. Como vimos anteriormente, a generalização da utilização do aparelho celular tornou-o um meio de subsistência quase indispensável na sociedade atual. Prova disso é que há mais linhas móveis do que habitantes no Brasil.

No entanto, o fato do trabalhador utilizar um meio de subsistência de sua propriedade durante a jornada de trabalho retira dele o caráter de proletário, cuja

³² Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/drive/rewards/>. Acesso em: 10 maio 2019.

condição é ser livre da propriedade dos meios de produção? Pensemos no caso do uniforme de trabalho. Há empresas que oferecem uniforme aos trabalhadores. Há outras que não oferecem. Nessa última situação, o uso de sua própria roupa durante a jornada de trabalho, seu meio de subsistência, torna o trabalhador não assalariado? Evidentemente que não. O fato de que durante a jornada de trabalho, o trabalhador utilizar a sua própria roupa para trabalhar, sem a qual ele não conseguiria trabalhar, não o torna um proprietário de um dos meios de produção. A utilização do aparelho celular pelo motorista que presta serviço para a Uber não assumiria a mesma função? Um meio de subsistência pode ser, ao mesmo tempo e na mesma relação, um meio de produção? Do ponto de vista do método dialético, sim.

4.4.2 2º Motorista com Veículo Alugado

Nos inúmeros comerciais publicitários da Uber é possível identificar o estímulo que a empresa oferece para que motoristas não deixem de dirigir por não possuírem veículo próprio. Em seu site, a Uber (2018d) apresenta uma solução: “Confira como alugar um carro para se tornar um motorista parceiro do Uber”. Em seguida a empresa oferece o passo a passo com todos os detalhes e perguntas frequentes sobre os processos de locação de veículos. No portal da Uber o seguinte enunciado “acolhe” os motoristas:

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

Após o enunciado citado, é apresentada uma lista de vantagens que, segundo a Uber, poderia beneficiar os motoristas que optarem pela locação de veículos. Em um dos tópicos dessa lista chama atenção a afirmação da empresa de que “uma das vantagens mais importantes é que os motoristas parceiros podem alugar carro usando o cartão de crédito de outra pessoa. Mas, lembre-se: é necessário levar o titular do cartão no momento do pagamento” (UBER, 2018d). O que se percebe é que de fato a Uber está disposta a oferecer todas as condições possíveis para

engajar o maior número de motoristas aos seus serviços, mesmo que para isso, seja com o cartão de crédito de outra pessoa.

A legislação da cidade de Campinas, em São Paulo, apresenta expressamente em seu texto a possibilidade dos motoristas de aplicativos utilizarem veículos locados. Em seu Art. 5º a Lei estabelece os requisitos para os veículos serem utilizados pelos motoristas, sendo a maioria das exigências idênticas às das demais legislações, com exceção do inciso II. Sua redação é a seguinte: “pertencer à pessoa física autorizada, ou ser objeto de arrendamento mercantil, ou comodato, ou locação realizada por esta” (PREFEITURA DE CAMPINAS, 2017). Entre as legislações analisadas nesse estudo, esta foi a única que, de maneira expressa, traz a possibilidade de utilização de veículo alugado ou arrendado.

Sobre o custeio com veículo alugado, buscamos também em grupos de motoristas de aplicativos no Facebook³³ e encontramos a descrição de diferentes contratos de locação. Um dos relatos publicados tem o seguinte texto:

Alugo um Mobi por 1398,00 mês. Que ainda é muito mais econômico que meu antigo carro. Economia de combustível de uns R\$ 20 a \$ 25 dia. E além de não pagar nada além do aluguel só piloto carro novo, tenho a mobilidade de devolver o carro sem perdas, não fico sem trabalhar quando carro esta em manutenção, se o carro incômoda é só trocar, neste valor de aluguel posso optar por: Mobi, Sandeiro, Uno ou Onix e o lucro x gasto e muito mais fácil de fazer e ver. Penso que aluguel e melhor que financiar, principalmente se a prestação for superior a da simulação de 750,00 mês. Deixo este pequeno estudo para tirarem conclusão e principalmente o comparar com a realidade de cada um. Se quiserem dar feedback, fiquem a vontade. (FACEBOOK, 2019)³⁴.

Uma matéria das jornalistas Juliana Diógenes e Clarissa Thomé (2016), divulgada pelo portal do Estadão, traz o depoimento de um motorista da Uber que trabalha nessa condição. Seu relato denota um grau de satisfação com os resultados financeiros obtidos até o momento, mas deixa claro qual sua percepção em relação à preocupação da Uber referente à propriedade ou não do veículo. Conforme a matéria:

O motorista JP, de 39 anos dirige um carro alugado pelo qual paga R\$ 2,4 mil por mês. “A Uber não se importa se você aluga o carro ou se o carro é seu. Eles dão o aplicativo, o suporte.” Animado com R\$ 180 a R\$ 300 que

³³ Disponível em:

<https://www.facebook.com/groups/1251834444868309/permalink/2316231458428597/>. Acesso em: 10 maio 2019.

³⁴ Idem.

ganha por dia, na semana passada também publicou um anúncio em um site: "Assumo financiamento do seu veículo". (DIÓGENES; THOMÉ, 2016).

Portanto, a utilização de um veículo alugado configura-se em uma segunda situação identificada nas relações sociais estabelecidas entre a Uber e seus motoristas. A partir da possibilidade de locação de um veículo pelo motorista para que a atividade seja realizada, ele encontra-se em uma condição distinta da analisada anteriormente na primeira situação.

Nessa segunda situação, os motoristas estabelecem com a Uber uma relação social caracterizada pela venda da força de trabalho, em que não são proprietários dos veículos, nem contratados por Frotistas Uber, portanto, não possuem meios de produção. Sua atuação na relação social estabelecida com a Uber é de venda de força de trabalho, pois os meios de produção aqui presentes pertencem a empresas, seja ela a Uber, seja a locadora de automóveis.

No entanto, essa segunda situação é considerada híbrida, pois, apesar do trabalhador não ser proprietário de um dos meios de produção é ele quem assume a responsabilidade pelo aluguel do veículo, o que não existe na relação clássica entre proletário e burguês. Ele não é, portanto, um proletário no sentido estrito da palavra. Além de assumir o aluguel do veículo, o trabalhador utiliza um meio de produção de sua propriedade para viabilizar o processo de trabalho: o seu aparelho de telefone celular, como vimos no item anterior. Mas o mais importante é que o trabalhador não seria capaz de garantir a sua sobrevivência somente utilizando seu celular e um carro alugado. Se ele não tiver acesso à Uber ou a alguma concorrente, faltará ao trabalhador um meio de produção essencial. Isso o torna o proletário, ainda que não um proletário clássico, pois, além da sua força de trabalho, ele participa com algum ou alguns dos meios de produção.

Aqui, de fato, surge a figura do parceiro, papel atribuído pela Uber equivocadamente ao trabalhador. O verdadeiro parceiro da Uber é outra empresa capitalista, locadora de automóveis ou o frotista individual que cobra diária do motorista, que viabiliza a exploração da força de trabalho do motorista, pela Uber. A locadora ou o frotista que cobra diária do motorista, no entanto, não exploram diretamente o motorista. Ambos se tornam parceiros da Uber ao proporcionar um meio de produção indispensável ao processo de trabalho de transporte de passageiros.

4.4.3 3º Motorista Proprietário do Veículo

Uma terceira situação observada nas relações sociais entre motoristas e a empresa Uber é aquela em que o motorista é o proprietário do veículo que utiliza para a realização do trabalho. Em matéria do jornal Estadão, citada no item 4.1.1, o motorista SM afirma ter adquirido um veículo, que atendessem aos padrões exigidos pela Uber, para poder dirigir para a empresa. Nesse caso, SM passa a ser proprietário do bem que utiliza para trabalhar. Essa não é apenas uma particularidade de SM, muitos outros motoristas também utilizam carro próprio para trabalhar com a Uber.

Em relação ao custeio com veículos próprios dos motoristas, para buscarmos informações, exploramos alguns dos diversos grupos criados entre eles no Facebook³⁵. Dessa forma, sem identificar o participante do grupo de motoristas da Uber buscamos o seguinte levantamento de custos³⁶:

Gasto com carro por ano: IPVA - \$ 1.300; Seguro ano: \$ 1.600; Cálculo de manutenção de um carro que roda em média 5.000 km mês: Óleo e filtros 8 trocas ano: \$ 1.200; Filtro de ar e filtro de combustível - \$ 600; 1 jogo de pneus a cada 40.000km - \$ 1.300; Rolamento, bucha e articulação da rodas - \$ 350; Alinhamento e balanceamento 2x ano: \$ 400; Pastilha e velas 2x ano: \$ 600; Correia dentada - \$ 350; Bateria - \$ 200; - Embreagem e amortecedores, cabo de vela, Correia do alternador, disco de freio, lâmpadas: \$ 600. Total da despesa \$ 7.600 ano – o que daria \$ 633 mês (FACEBOOK, 2019)³⁷.

Importante observar que o detalhamento apresentado pelo motorista não leva em conta o fato de um veículo próprio sofrer depreciação, ou mesmo uma margem para gastos eventuais para pequenos reparos. Se incluirmos o cálculo da depreciação conforme a fórmula apresentada no portal Instacarro (2018) a despesa mensal ficaria da seguinte forma:

Se você pagou R\$ 40 mil no seu modelo zero quilômetro em 2016, para você calcular a desvalorização tem que dividir este valor por 5, referente aos anos que são considerados como vida útil do veículo. Portanto, cada ano seu carro perde R\$ 8 mil pela desvalorização. Para o cálculo da

³⁵ Segundo a rede social publicações em páginas ou grupos públicos são considerados espaços públicos. Qualquer pessoa que puder ver a página ou o grupo poderá ver sua publicação ou seu comentário. Em geral, quando você publica ou comenta em uma página ou um grupo público, uma história pode ser publicada no Feed de Notícias e em outros locais dentro ou fora do Facebook.

³⁶ Disponível em:

<https://www.facebook.com/groups/1251834444868309/permalink/2316231458428597/>. Acesso em: 10 maio 2019.

³⁷ Idem.

desvalorização mensal é só dividir este valor por 12. Então, seu veículo desvalorizou R\$ 667 por mês. (INSTACARRO, 2018).

Com isso, a despesa fixa mensal chegaria à casa dos R\$ 1.300, sem levar em consideração os gastos com combustível, que serão variados dependendo das distâncias percorridas por cada motorista no período. Os debates nas redes sociais, em especial, nos grupos de motoristas, são bastante acalorados, assim como, nas demais redes sociais. Portanto, existem contestações sobre valores e fórmulas apresentadas, mas de modo geral os números são próximos uns dos outros.

Outro elemento identificado em documentos virtuais da Uber (2017) diz respeito à necessidade dos motoristas possuírem obrigatoriamente condições de acesso à telefonia móvel e aparelhos tecnológicos que possibilitem utilizar o aplicativo da Uber. Segundo a empresa:

Você é responsável por obter o acesso à rede de dados necessário para usar os Serviços. As taxas e encargos de sua rede de dados e mensagens poderão se aplicar se você acessar ou usar os Serviços de um dispositivo sem fio e você será responsável por essas taxas e encargos. Você é responsável por adquirir e atualizar os equipamentos e dispositivos necessários para acessar e usar os Serviços e Aplicativos e quaisquer de suas atualizações. (UBER, 2017).

Essa é uma situação que no Brasil e em outros países desenvolvidos parece naturalizada, pois, conforme os dados apresentados no capítulo 2, existe no país uma quantidade de número de telefones móveis superior ao número de habitantes. No entanto, a adesão ao pacote de dados móveis das operadoras de telefonia e a aquisição de smartphones implicam em investimentos e despesas mensais que ficam a cargo dos motoristas, assim como todas as demais despesas operacionais dos veículos. Portanto, um elemento que também precisa ser levado em consideração no momento de identificar quais são os meios de produção necessários para realização do trabalho é de quem é sua propriedade.

Nesse sentido, a Uber em seus anúncios publicitários³⁸ deixa bastante expressa essa possibilidade: “Tem um carro? Transforme-o em uma máquina de fazer dinheiro. Tem muita coisa acontecendo na cidade e a Uber facilita muito para você aproveitar e ganhar dinheiro. E mais, você já tem tudo o que precisa para

³⁸ Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-a-uber-para-os-motoristas-parceiros/>. Acesso em: 10 maio 2019.

começar”. Ao passo que a Uber oferece oportunidades sedutoras aos motoristas, também afirma que:

A Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. Nós oferecemos uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários encontrem motoristas confiáveis e desfrutem de viagens confortáveis. A Uber não é uma empresa de transporte. A Uber é uma empresa de tecnologia. Nós desenvolvemos um aplicativo que conecta motoristas parceiros a usuários que desejam se movimentar pelas cidades. (UBER, 2019).

O que necessitamos desvendar é a afirmação da empresa proprietária da tecnologia que diz não empregar nenhum motorista, portanto, que relação social é essa que se estabelece? Se por um lado a Uber é proprietária dos meios de produção, sem os quais o motorista não teria condições de se conectar ao usuário, por outro, o motorista também é possuidor de meios de produção, no caso, o veículo, além do aparelho celular.

De certa forma, essa é uma situação complexa de análise diante do cenário apresentado. Para uma relação de trabalho assalariado, conforme a teoria marxista, de um lado precisa haver o proprietário dos meios de produção, e, de outro, o trabalhador livre num duplo sentido, livre de um senhor, mas, sobretudo, livre da propriedade dos meios de produção. Na situação apresentada, temos a Uber como proprietária de meios de produção – tecnologia desenvolvida para conectar motoristas e usuários. Mas os motoristas também são proprietários de meios de produção – veículos para realizar a atividade de transporte e celulares.

Vejamos o exemplo do superintendente de uma grande empresa que compra imóveis para alugar ou investe em ações na bolsa. Ao fazer isso, ele torna-se, ao mesmo tempo, proletário e capitalista rentista. Nesse sentido, algo pode ser outro ao mesmo tempo e na mesma relação? Segundo Marx (2014), o grande capital é considerado uma forma embrionária, transitória, da propriedade comum dos meios de produção, pois passa a ter vários proprietários ao invés de um único proprietário privado individual, situação predominante nos primórdios do capitalismo. Ou seja, a grande empresa é capitalista, mas possui o gérmen da sociedade socialista. É a grande empresa que cria o personagem do superintendente, que é proletário e capitalista ao mesmo tempo. Portanto, partindo dessa análise dialética, segundo a qual o Ser é Outro ao mesmo tempo, não é surpresa nenhuma que exista o

motorista do Uber que seja ao mesmo tempo proletário e proprietário de parte dos meios de produção.

4.5 A ILUSÃO DE NÃO SE SUBORDINAR

Segundo a legislação trabalhista brasileira, Art. 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT é necessária a observância de cinco requisitos fundamentais para caracterizar a relação empregatícia: ser pessoa física, ter habitualidade, onerosidade, pessoalidade e por fim, ter características de subordinação. Uma vez que os quatro primeiros elementos citados pela legislação são facilmente identificados na relação entre os motoristas e as empresas de tecnologia, é sobre a questão da “subordinação” que vamos nos debruçar. Segundo os especialistas na área do direito do trabalho Leite, Sá e Costa Junior:

Essa espécie de tecnologia disruptiva de mão de obra tem como característica a camuflagem do elemento subordinação, em contexto que evidencia o controle por meios remotos, decorrente da compreensão do teletrabalho. As alternativas que propõem o distanciamento do obreiro em relação à legislação vigente negam direitos fundamentais sociais vinculados ao direito humano ao labor em condições favoráveis, mínimas e dignas de subsistência. O respeito à normatividade protetiva e ao primado do emprego demandam a configuração do vínculo laboral entre o empreendimento e os correspondentes motoristas. (LEITE; SÁ; COSTA JUNIOR, 2018, p. 130).

De fato há ausência da configuração de uma subordinação clássica com a figura de um chefe, gerente, gestor, diretor ou qualquer outro tipo de superior hierárquico, com o exercício de comandos expressos. Entretanto, a prática do monitoramento por meio do aplicativo manifesta uma forma de controle ainda mais intensa e rigorosa. Essa nova configuração, possível a partir do desenvolvimento de novas tecnologias móveis, pode ser concebida como uma forma de “subordinação algorítmica”, caracterizando o controle. Segundo sentença de um Juiz da 33ª Vara do Trabalho de Minas Gerais, noticiada por Fernando Martines (2017) no portal Conjur:

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

Relacionado a este tema, ainda em 2011, alguns anos antes da Uber iniciar suas atividades no Brasil, identificamos alterações na legislação trabalhista brasileira. A Lei Federal nº 12.551, de 15 de dezembro de 2011, altera o art. 6º da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para equiparar os efeitos jurídicos da subordinação exercida por meios telemáticos e informatizados daquela exercida por meios pessoais e diretos:

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

Parágrafo único. Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio. (BRASIL, 2011).

Os mecanismos de controle sobre a forma de realização dos serviços através das “avaliações” realizadas pelos usuários funcionam como um novo método de vigilância e fiscalização das atividades do empregado. O tema da “avalição”, segundo diversos autores, está diretamente vinculado à subordinação.

Ao final de cada corrida, o aplicativo sugere ao usuário uma avaliação do motorista, graficamente identificada por uma escala de pode variar entre 1 e 5 estrelas. O número de estrelas corresponde ao grau de satisfação do usuário em relação à prestação do serviço, dessa forma, incidindo sobre o monitoramento da atividade realizada. Dependendo da avaliação, o motorista pode ser desativado, caso estas não atendam ao grau mínimo exigido pela Uber. Conforme a própria empresa em seu site³⁹: “Os motoristas parceiros que não mantêm uma nota mínima de aprovação por parte dos usuários são desconectados pela plataforma”.

A Uber possui um conjunto de regramentos prevendo diversas situações que podem desligar temporariamente ou definitivamente seus motoristas. Essas regras estão explícitas em um documento denominado “Políticas de Desativação”, publicado em seu portal⁴⁰. Com o enunciado: “durante sua parceria conosco, existem políticas e regras que você deve cumprir para permanecer habilitado na plataforma”, dentre as quais destacamos:

³⁹ Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/drive/resources/regras/>. Acesso em: 12 maio 2019.

⁴⁰ Idem.

1º) Manter uma média de avaliação por parte dos usuários da plataforma abaixo da média de avaliação da cidade; 2º) Ficar online no aplicativo sem estar disponível para iniciar a viagem e se locomover para buscar o usuário não é uma conduta aceitável; 3º) Sugerir ou solicitar aos usuários uma determinada avaliação; 4º) Aceitar viagens e ter uma taxa de cancelamento maior do que a taxa referência da cidade nas quais atua o Motorista Parceiro; 5º) Ficar online na plataforma e ter uma taxa de aceitação menor do que a taxa referência da cidade na qual atua o Motorista Parceiro. (UBER, [s.d.]).

Em um dos documentos a Uber chegou a mencionar qual deveria ser a taxa de aceitação mínima para o motorista permanecer conectado, sem ter o risco do desligamento. Segundo a empresa, o motorista parceiro “deve aceitar pelo menos 85% dos pedidos de viagem para manter sua conta ativa”. Ao todo, o documento de Políticas de Desativação é constituído por 34 itens que englobam outros temas além da avaliação por parte dos usuários e controle por parte da empresa.

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

A plataforma não faz apenas intermediação entre passageiro e motorista, mas presta um serviço de transporte. Desse modo, estando presentes todos os elementos fáticos-jurídicos da relação de emprego entre a Uber e seus motoristas, ressaltando, quem define o preço do serviço, o pagamento realizado ao trabalhador, e as penalidades aplicadas aos motoristas que atuem de forma contrária as regras estabelecidas, é somente a empresa. Por fim, este novo modelo de exploração dos trabalhadores tem de ser reconhecido como uma relação de emprego, já que a empresa não cumpre suas obrigações como empregador. E na hipótese do não reconhecimento do vínculo, a tendência será o aumento das reclamações trabalhistas envolvendo as condições impostas aos motoristas. (SILVA, 2017).

Alguns posicionamentos da justiça trabalhista no Brasil foram tomados em relação à questão do vínculo empregatício entre a Uber e seus motoristas. Quatro decisões são citadas por Leite, Sá e Costa Junior sobre o assunto. Em duas

oportunidades⁴¹, negou-se o reconhecimento do vínculo empregatício, com a justificativa de que simplesmente se trata de uma nova tecnologia, não havendo a figura do empregador. Nas outras duas⁴² ocasiões, reconheceu-se a relação de vínculo entre a empresa e os motoristas. Segundo os autores:

Em tais casos, conclui-se que estavam manifestados os requisitos específicos da relação de emprego. Essas últimas duas decisões consideraram configurados os requisitos previstos na CLT: pessoalidade, pelo fato de o cadastro e a matrícula serem personalíssimos; onerosidade, pois a Uber estipula a tarifa, recebe e repassa os valores ao motorista, retendo para si o percentual de 25%; não eventualidade, em razão do constante incentivo para que os motoristas permaneçam em atividade, além da possibilidade de imposição de punições pela falta de disponibilidade e uso do aplicativo; e, por fim, a subordinação, configurada pelo repasse de comandos via aplicativo. (LEITE; SÁ; COSTA JUNIOR, 2018, p. 137).

A conclusão dos autores é de que o motorista é empregado, não atuando com a autonomia e a liberdade que a Uber expressa em seus anúncios de publicidade e documentos formais. Sem a caracterização do vínculo, a empresa deixa de pagar encargos sociais e trabalhistas, repercutindo em valores de viagens mais baixos para o consumidor final. O preço atrativo praticado pela Uber fez com que ela ganhasse o mercado consumidor rapidamente, não apenas sobre os táxis, mas também sobre seus demais concorrentes diretos. Ainda sobre a decisão do juiz mineiro, Trapnell (2017) faz uma análise otimista em defesa dos motoristas:

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

⁴¹ BRASIL. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO (3ª REGIÃO). 37ª Vara do Trabalho. **Processo nº 0011863-62.2016.5.03.0137**. Reclamante: Artur Soares Neto. Reclamadas: Uber do Brasil Tecnologia LTDA., Uber International B.V. e Uber International Holding B.V. Juiz do Trabalho Substituto: Filipe de Souza Sickert. Belo Horizonte, 30 de janeiro de 2017. / BRASIL. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO (10ª REGIÃO). Vara do Trabalho do Gama – DF. **Processo nº 0001995-46.2016.5.10.0111**. Reclamante: William Miranda da Costa. Reclamado: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Juiz do Trabalho Titular: Tamara Gil Kemp. Brasília, 18 de abril de 2017.

⁴² BRASIL. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO (3ª REGIÃO). 33ª Vara do Trabalho. **Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112**. Reclamante: Rodrigo Leonardo Silva Ferreira. Reclamado: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Juiz do Trabalho: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, 29 de setembro de 2016. / BRASIL. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO (2ª REGIÃO). 13ª Vara do Trabalho de São Paulo. **Processo nº 1001492-33-2016-502-0013**. Reclamante: Fernando dos Santos Teodoro. Reclamado: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Juiz do Trabalho Titular: Ana Maria Brisola. Belo Horizonte, 27 de outubro de 2016.

No entanto, a Uber é resistente na tese de que não emprega nenhum motorista, reforçando a ideia de que fornece apenas um serviço de tecnologia para que eles possam desenvolver sua atividade. Em comercial divulgado pela empresa⁴³, essa tese é reforçada com a seguinte chamada: “dirija com a Uber e ganhe dinheiro como autônomo. As transferências das viagens que você realizar são feitas semanalmente diretamente em sua conta bancária. Seja seu próprio chefe e seja pago dirigindo em seu próprio horário”. No anúncio, a Uber dá ênfase à imagem do motorista enquanto “autônomo”, elemento utilizado em suas defesas no campo da Justiça do Trabalho. Contudo, a legislação brasileira é expressa no Art. 9º da Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT dizendo que a existência de subordinação tem a faculdade de afastar a alegação de autonomia da relação de trabalho.

Outro elemento presente no processo judicial em que foi sentenciada a relação de trabalho entre motoristas e a Uber, são as informações constantes no depoimento de um ex-coordenador de operações da empresa. O conteúdo extraído do processo diz o seguinte⁴⁴:

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

Dessa forma, fica evidenciado um sistema de promoções que funciona como um programa de metas, dinâmica tradicional de um modelo de gestão empresarial. Um modelo que reforça a prática de negócio que tenta encobrir a natureza de vínculo de emprego e anular a proteção dos trabalhadores. Os motoristas encontram-se nitidamente sob o controle da Uber e seu aplicativo, o qual é exercido e monitorado de forma rígida.

As batalhas judiciais entre motoristas e a Uber não são exclusividade do Brasil. Em reportagem divulgada pelo portal Canaltech (2016), a manchete traz o seguinte texto: “Motoristas da Uber no Reino Unido conseguiram uma vitória

⁴³ Disponível em: <https://www.uber.com/a/join?>. Acesso em: 10 maio 2019.

⁴⁴ BRASIL. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO (3ª REGIÃO). 33ª Vara do Trabalho. Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Reclamante: Rodrigo Leonardo Silva Ferreira. Reclamado: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Juiz do Trabalho: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, 29 de setembro de 2016.

histórica na justiça e agora serão aptos a receber salário mínimo, folgas remuneradas e outros benefícios relacionados ao vínculo trabalhista”. Segundo a matéria, a decisão proferida pela Justiça do Trabalho de um tribunal londrino garantiu aos motoristas a condição de empregados da companhia, ao invés de trabalhadores autônomos, como defendia a Uber. Ainda segundo a reportagem:

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

Sobre a decisão proferida pelo Tribunal de Londres, a advogada Ana Frazão, especialista em Direito do Trabalho, faz uma análise da sentença e aponta um conjunto de elementos utilizados pelo juiz para tomar a decisão que impactou um dos principais países europeus e a política de operação das empresas de transporte por aplicativo. Segundo Frazão (2016), “dentre os inúmeros aspectos explorados pelo tribunal para justificar a grande ingerência da Uber sobre os seus motoristas e a consequente existência da relação de trabalho”, elenca-se os seguintes fatos:

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

Os elementos elencados por Frazão (2016), ao analisar a decisão da Justiça do Trabalho de Londres, são bastante similares aos da sentença do juiz de Minas Gerais. No entanto, a realidade brasileira, conforme a análise das regulamentações

vigentes, é ainda de ampla liberdade de atuação da Uber no Brasil, livre das “amarras” da legislação trabalhista. Contudo, o cenário brasileiro e em outros países é de disputa, não apenas no campo judicial, mas também no que diz respeito à capacidade de mobilização e resistência dos trabalhadores desse segmento, tema analisado no item a seguir.

Outro tema de relevante impacto para as relações de trabalho no atual cenário brasileiro e suas implicações no setor de serviços pela internet foi a mais recente reforma trabalhista que entrou em vigor em 2017, com a aprovação da Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017. O texto caracterizou-se com a alteração de 54 artigos, revogação de 9 e a criação de 43 outros artigos. Com isso, a reforma modificou cerca de 10% da legislação trabalhista que, desde a sua criação, em 1943, já sofreu uma série de adaptações. Apesar da reforma ser objeto de disputa entre diversas categorias organizadas em seus sindicatos, tanto de trabalhadores, quanto patronais, nosso objeto de análise será a partir do recorte sobre o trabalho e a internet.

As recentes mudanças na legislação trabalhista, assim como as anteriores, configuram-se sempre em questões de disputa entre classe trabalhadora e classe empresarial. Com mais de 100 pontos de alteração em relação à lei anterior, o novo texto aprovado pelo Congresso Nacional, e sancionado pelo Presidente da República, incluiu temas como férias, jornada de trabalho, salário, contribuição sindical, entre outros.

O capítulo II da Legislação Federal intitula-se “Teletrabalho”. Nele, está presente um conjunto de artigos que tenta caracterizar o que é o teletrabalho e sua relação com as Tecnologias da Informação e Comunicação. Em seu Art. 75º item B é feita a seguinte tipificação:

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

O texto também determina que a prestação de serviços, na condição de teletrabalho, deve ser realizada na forma de um contrato individual de trabalho. Além disso, deve especificar a atividade a ser realizada pelo empregado, podendo ser

alterado o regime presencial e de teletrabalho desde que haja mútuo acordo entre as partes. Ainda, poderá ser alterado o regime de teletrabalho para presencial por determinação do empregador, com prazo de transição de no mínimo quinze dias. A legislação sobre o teletrabalho ainda especifica a situação de aquisição de bens, no Art. 75º, item D:

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

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

Dois aspectos que serão abordados estão relacionados às alterações na jornada de trabalho, compreendida como o período em que o trabalhador fica à disposição da empresa, e que dizem respeito ao trabalho intermitente e ao teletrabalho ou home office. Questões que flexibilizam significativamente as relações entre trabalhador e capitalista e que, mesmo depois de aprovadas, ainda constituem-se como elemento de disputa entre as duas classes.

Em relação ao trabalho intermitente, a nova legislação permitiu que o trabalhador seja contratado para trabalhar esporadicamente e receber apenas pelo período em que realizou o serviço. Nesse formato não foi estabelecido uma carga horária mínima para ser realizada. Esse modelo de contrato não existia na legislação anterior, sendo que o contrato chamado parcial previa uma contratação de no máximo 25 horas semanais.

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

No país, desde 1937, regulamentada na Constituição Federal e posteriormente expressa na Consolidação das Leis do Trabalho – CLT de 1943, a

jornada de trabalho máxima diária é de 8 horas, sendo permitido, no máximo, mais 2 horas extras devidamente remuneradas. A única exceção é para a jornada de 12 horas consecutivas com folga de 36 horas, prevista na legislação anterior, mas restrita a algumas atividades, que agora ficam ampliadas.

Uma jornada de 8 horas diárias pode ser considerada demasiadamente extensa, levando em consideração que o trabalhador necessita suprir um conjunto de necessidades básicas também diárias. A jornada de trabalho na maioria dos países da Europa, entre os séculos XVIII e XIX, chegava a apresentar situações em que os trabalhadores eram submetidos a mais de 18 horas diárias, não que as condições de trabalho no século XXI estejam melhores do que aquelas do século XIX. No entanto, Marx apontou que existiam limites para essas condições dos trabalhadores:

Há, primeiro o limite físico da força do trabalho. Durante o dia natural de 24 horas, só pode um homem despende determinada quantidade de força do trabalho. Do mesmo modo, um cavalo só pode trabalhar, todos os dias, dentro de um limite de 8 horas. Durante uma parte do dia, o trabalhador deve descansar, dormir; durante outra, tem de satisfazer necessidades físicas, alimentar-se, lavar-se, vestir-se. (MARX, 2017, p. 270).

Logo no início do capítulo VIII do Livro I, Marx (2017, p. 269) diz que sua análise sobre os limites da jornada de trabalho parte do “pressuposto de ser a força de trabalho comprada e vendida por seu valor. O valor da força de trabalho, como o de qualquer outra mercadoria, se determina pelo tempo de trabalho necessário para produzi-la”. No entanto, segundo o autor, a jornada de trabalho não se constitui apenas pela compra do tempo destinado ao trabalho necessário, mas também pelo trabalho excedente realizado pelo trabalhador.

Uma questão importante na análise da jornada de trabalho é, que segundo Marx (2017), não se consegue distinguir o momento temporal em que finda o trabalho necessário e inicia o trabalho excedente, produzindo uma confusão em sua mensuração. Essa “sombra” sobre a jornada de trabalho, produzida pelo capitalista, é um dos elementos que encobre do trabalhador a realidade sobre o trabalho necessário por ele realizado, sendo, conforme Marx (2017, p. 273), “assim, a regulamentação da jornada de trabalho se apresenta na história da produção capitalista, como luta pela limitação da jornada de trabalho, um embate que se trava entre a classe capitalista e a classe trabalhadora”.

Um aspecto importante a ser destacado no chamado teletrabalho ou home office, aprovado na nova legislação trabalhista brasileira, diz respeito aos mecanismos de controle sobre o tempo que o trabalhador destinará à sua atividade profissional no ambiente doméstico. Uma grande preocupação de Marx (2017) quando abordou o tema da “avidez pelo trabalho excedente”, no capítulo VIII, Livro I d’O Capital, apontava para situações em que mesmo com a presença dos inspetores de fábrica, o capitalista produzia a condição de conseguir prolongar a jornada diária individual de cada trabalhador em alguns minutos, resultando ao final do período de 1 ano, o total de 27 dias furtados do trabalhador. Vejamos o relato de um inspetor citado por Marx em O Capital:

Fraudulentamente, o fabricante começa o trabalho um quarto de hora antes das 6 da manhã, com variação para mais ou para menos, e encerra um quarto de hora depois das 6 da tarde, com variação para mais ou para menos, corta 5 minutos tanto no começo quanto no fim da meia hora nominalmente destinada à primeira refeição, e 10 minutos tanto no começo como no fim da hora reservada para o almoço. Aos sábados, trabalha-se um quarto de hora depois das 2 horas da tarde, ora mais, ora menos. Total do ganho por semana: 340 minutos. (MARX, 2017, p. 279).

Segundo Marx (2017), o cálculo realizado para chegarmos ao total dos 27 dias furtados pelo capitalista do trabalhador é realizado a partir da multiplicação das 5 horas e 40 minutos por semana por 50 semanas. Esse seria o número médio de semanas trabalhadas por ano, suprimindo as interrupções ocasionais e os feriados.

Vejamos a dificuldade encontrada pelos trabalhadores a partir dos relatórios apresentados pelos inspetores de fábrica ainda no século XIV, e projetamos agora para o século XXI e nos questionamos se as condições de controle da jornada de trabalho avançaram ou regrediram. Podemos mencionar mecanismos como cartão ponto ou, mesmo recentemente, o ponto biométrico indagando se contribuíram para o controle da jornada de trabalho. No entanto, esses são mecanismos utilizados no interior das fábricas ou outros locais de trabalho, que não o modo home office. Portanto, é possível que continue ou ainda se aprofunde o que Marx (2017, p. 282) denominou como “pequenos furtos de tempo destinados às refeições e ao descanso do trabalhador chamam os inspetores de surrupiar minutos, escamotear minutos, ou, na expressão apropriada dos trabalhadores, beliscar e mordiscar o tempo das refeições”.

Na dimensão do trabalho realizado na residência do trabalhador, não se vislumbra a possibilidade de mensurar o tempo de trabalho claramente separado do descanso ou das refeições. Perguntamo-nos se é possível distinguir o tempo dedicado a certa atividade laboral das demais atividades domésticas, como lavar-se, vestir-se ou mesmo de outras necessidades físicas, quando tudo faz parte de um mesmo contexto de tempo e espaço.

Contudo, a partir da análise da legislação da reforma trabalhista, percebemos que esta, pouco contribui para o regramento dos trabalhadores que se relacionam com as empresas de transporte por aplicativo. Não encontramos nenhuma convergência entre a Lei Federal nº 13.467, de 13 de julho de 2017 que trata da reforma trabalhista e a Lei Federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, da regulamentação do transporte individual privado por aplicativo. Embora a legislação da reforma tenha sido aprovada um ano antes da regulamentação federal, a Uber já estava em operação desde 2014 e São Paulo/SP já havia aprovado sua regulamentação municipal, portanto o tema não foi abordado talvez porque o Estado tem interesse em velar a relação assalariada existente entre o motorista e a Uber.

4.6 MOVIMENTOS DE RESISTÊNCIA

O crescimento do setor de serviços por aplicativo no Brasil pode ter sido impulsionado pela situação que o país enfrenta em relação à alta taxa de desemprego, de 12,4% como mencionada anteriormente. Em países como EUA, a taxa do último trimestre foi de 2,8% e no Reino Unido, de 3,9% no mesmo período (UOL, 2019). Não que nesses países o setor de serviços por aplicativo também não tenha ganhado espaço, mas outros fatores possivelmente possam ter contribuído para isso. No Reino Unido, por exemplo, a maioria dos motoristas de aplicativos são imigrantes, tanto que as autoridades locais de trânsito estão obrigando os motoristas a passarem por exame de língua inglesa para seu cadastramento (PINHEIRO, 2016).

A Uber em seu site⁴⁵ afirma que “muitos de nossos usuários, motoristas parceiros e colaboradores são imigrantes”, inclusive tendo algumas dificuldades, principalmente nos EUA e na Europa, com a recusa de visto para seus motoristas. Segundo reportagem do jornal The Mercury News, que também foi divulgada no portal da própria empresa:

A Uber destinou U\$ 3 milhões para oferecer assistência jurídica gratuita a motoristas parceiros afetados pela decisão do governo dos EUA, e quase 500 deles buscaram nossa ajuda. Graças aos nossos esforços, 26 motoristas parceiros reencontraram a família após a separação. A empresa ainda pagou pela viagem de avião de 68 pessoas para elas se reunirem com seus familiares nos EUA. (KENDALL, 2017).

Portanto, uma realidade distinta dos trabalhadores motoristas de aplicativo nos EUA em relação ao Brasil, onde, segundo a Uber, quase a totalidade é de brasileiros natos, estando os demais em situação regular no país. São trabalhadores dos mais diversos perfis, desde jovens em sua primeira atividade remunerada, até pessoas que buscam complementar a renda, mas também aqueles que, desempregados, sem perspectivas de ingressarem no mercado formal, vislumbram a Uber como uma alternativa fácil de obter rendimentos. Em uma postagem no

⁴⁵ Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/community/diversity-and-inclusion/immigrants-and-race/>. Acesso em: 10 maio 2019.

Facebook, em grupos de motorista de aplicativos⁴⁶, um dos integrantes publicou a seguinte mensagem: “Você alugando ou comprando carro já está com R\$ 3.000 negativos no mês, contando a gasolina. Se não trabalhar mais de 10 horas e pelo menos 6 dias da semana, é melhor não fazer dívida e ganhar 1.500 na CLT”. O que de certa forma caracteriza a realidade atual de mercado de serviços por aplicativo no país.

O discurso da Uber de que seus motoristas parceiros podem trabalhar a hora que quiserem, ou seja, sem uma jornada fixa, levou a empresa, nos EUA, a ceder à pressão dos trabalhadores e limitar o tempo diário de atividade a, no máximo, 12 horas. O que acontecia, de fato, é que muitos deles acabavam realizando o serviço por um período ainda maior. Segundo matéria da Revista Veja (2018), a própria Uber afirma que cerca de 60% dos seus motoristas dirigem aproximadamente 10 horas por dia nos Estados Unidos. Com o novo formato adotado, o sistema identifica o motorista que chega ao limite de 12 horas e o manterá 6 horas consecutivas desconectado para que o contador seja zerado e ele possa aceitar novas corridas. Ainda segundo a Uber, a “empresa tomou a medida preventivamente para evitar acidentes relacionados a motoristas cansados, pois nos últimos anos houve relatos de motoristas cumprindo turnos extensos no Brasil e nos Estados Unidos” (REVISTA VEJA, 2018).

A situação dos motoristas de aplicativos é de descontentamento em algumas das principais cidades brasileiras. Segundo reportagem do portal G1 (2019b), em Porto Alegre/RS, no mês de março de 2019, milhares de motoristas realizaram uma paralização por 24h, reivindicando mais segurança e melhores condições de trabalho. Em Capão da Canoa/RS, também no mesmo período, os motoristas realizaram uma carreata pelas principais ruas da cidade, com as mesmas reivindicações.

As notícias de manifestações se espalham pelo país: “Protesto de motoristas de aplicativo acontece no Centro do Recife” (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2019). “Motoristas de aplicativo organizam interdição de vias em Belém” (DIÁRIO ONLINE, 2019). “Motoristas de aplicativos de transporte fazem protesto em Presidente Prudente” (G1, 2019c). “Motoristas de aplicativos fazem protesto em São Paulo”

⁴⁶ Disponível em:

<https://www.facebook.com/groups/1251834444868309/permalink/2316231458428597/>. Acesso em: 10 maio 2019.

(NIEDERAUER; SHORES, 2017). “Insegurança, baixo lucro e irregularidades na operação são alguns dos temas de insatisfação dos motoristas em Fortaleza” (O POVO, 2019). Ainda segundo a matéria do portal O Povo:

Uma das pautas da manifestação foi à redução de taxa administrativa cobrada pela Uber (o que a empresa coleta do valor de cada viagem) para 12,99%. Motoristas dizem que o percentual pode chegar a 45%, a depender da corrida. A empresa diz que aprimorou o modelo de pagamentos e passou a levar em conta o tempo e a distância, ao invés da taxa fixa, “garantindo estabilidade e transparência nos valores recebidos”. Parece que as melhorias ainda não foram percebidas pelos motoristas. (O POVO, 2019).

A resposta da Uber foi de que “acompanha a movimentação e entende que, como autônomos, os motoristas parceiros têm o livre direito de se manifestar”. Mas a insatisfação dos motoristas foi além das carreatas e paralisações, em algumas cidades brasileiras há constituição de instâncias formais de representação como associações e sindicato de motoristas.

Em Porto Alegre identificamos duas entidades de representação dos motoristas de aplicativos. A Associação Liga dos Motoristas de Aplicativo – ALMA⁴⁷ e a Associação dos Motoristas Particulares e de Aplicativos – AMPA⁴⁸. Ambas as organizações foram constituídas por motoristas de aplicativos da capital e possuem apenas páginas no Facebook que disponibilizam informações sobre suas atividades. Dentre elas estão reuniões com vereadores de Porto Alegre e também gestores municipais. As pautas, conforme relatos na rede social, são de mais segurança e melhores condições de trabalho.

Também com páginas no Facebook, identificamos a Associação dos Motoristas de Aplicativo de São Paulo – AMASP⁴⁹ e o Sindicato Uber⁵⁰, também na capital paulista. Na página do Sindicato Uber, com data de constituição em 2016, conta a seguinte nota explicativa sobre sua missão:

Os motoristas Uber, por seu Sindicato, pretende alertar aos responsáveis pelo aplicativo no Brasil que a verdadeira FORÇA PRODUTIVA vem do trabalho desempenhado pelos parceiros que estão dia-a-dia na rua fortalecendo a marca do aplicativo com muito suor. Pedimos desculpas aos usuários, principalmente aqueles que estão se fidelizando ao serviço graças

⁴⁷ Disponível em: https://www.facebook.com/pg/AlmaRS2018/about/?ref=page_internal. Acesso em: 15 maio 2019.

⁴⁸ Disponível em: <https://www.facebook.com/ampars999/>. Acesso em: 15 maio 2019.

⁴⁹ Disponível em: <https://www.facebook.com/amaspmotoristas/>. Acesso em: 15 maio 2019.

⁵⁰ Disponível em: <https://www.facebook.com/sindicatouber/>. Acesso em: 15 maio 2019.

ao nosso empenho, pois temos a consciência que passarão por transtornos em razão do elevado custo e baixa qualidade dos meios públicos de transporte. No entanto, tal medida se faz necessária, pois nossas tentativas de diálogo com a UBER foram ignoradas. Por isso, esperamos reconhecimento e valorização compatível com os ganhos que proporcionamos. (FACEBOOK, 2019)⁵¹.

A descrição apresentada pelo Sindicato Uber traz um elemento bastante interessante para reflexão quanto à utilização do termo “força produtiva”, que inclusive recebe um destaque pela grafia em caracteres maiúsculos. Para Marx (1996, 2014, 2017), essa é uma categoria de análise importante na crítica à economia política e de fato gera um conjunto de interrogações quanto ao seu emprego para caracterizar as relações sociais entre motoristas de aplicativos e as empresas ditas de tecnologia. Isso acontece justamente por que ora os motoristas são proprietários dos meios de produção, ora possuem apenas a força de trabalho.

⁵¹ Idem.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As Tecnologias de Informação e Comunicação – TICs desenvolvidas ao longo das últimas décadas, em especial, as plataformas digitais utilizadas para transporte de passageiros por empresas como a Uber, estão transformando radicalmente as relações sociais de trabalho. A tecnologia desenvolvida pela Uber propicia outro tipo de negócio, outro tipo de subordinação do trabalho ao capital. Uma subordinação com autonomia dos agentes individuais, os trabalhadores motoristas, o que não quer dizer que não haja exploração. A subordinação foi um dos elementos para caracterização da relação que se estabelece entre a Uber e os motoristas.

Este estudo identificou 3 diferentes situações de relações sociais entre a Uber e os motoristas, influenciadas pelo uso de Tecnologias da Informação e Comunicação – TICs. Situações em que o motorista da Uber é ao mesmo tempo proletário e proprietário de parte dos meios de produção. Situações híbridas, em que o trabalhador não é proprietário de um dos meios de produção, mas assume a responsabilidade pelo aluguel do veículo, o que não existe na relação clássica entre proletário e burguês. Situações que se aproximam da relação clássica entre capitalista e proletário, e condições em que o motorista é trabalhador e capitalista ao mesmo tempo, assalariado híbrido da Uber e, também, parceiro da Uber na exploração de outros trabalhadores.

Em algumas situações identificamos formas clássicas de assalariamento, demonstrando que a atividade da Uber se realiza na esfera da produção, como na indústria de transporte de pessoas. Isso, em alguns casos, faz o trabalho do motorista da Uber um trabalho produtivo, pois ele produz um valor excedente ao valor de sua força de trabalho, excedente que é apropriado por uma, ou várias empresas capitalistas.

Identificamos também a possibilidade de inserir na pauta do Estado novas questões, que são decorrentes do processo dinâmico de transformação da sociedade e, conseqüentemente, do mundo do trabalho, que acaba por gerar permanentemente novas demandas de proteção social. Em um cenário marcado pelo avanço das novas tecnologias, com importantes implicações nas relações de trabalho, identificamos características do que poderíamos chamar de uma nova expressão da questão social. Este cenário tem em voga grandes empresas globais de tecnologia e milhões de trabalhadores que procuram compreender quais relações

sociais (de trabalho) protegem suas atividades e sua vida. Com isso, se materializam novas expressões da questão social e a necessidade de formulação de novas políticas sociais, ampliando ou modificando os atuais sistemas de proteção social.

Nesse sentido, os sistemas de proteção social devem ser espaços de reprodução dos interesses da classe trabalhadora, porém, sem a ilusão de que o Estado está produzindo formas de enfrentamento à estrutura hegemônica do capital. Pelo contrário, a tentativa de responder às questões surgidas a partir de suas contradições opera dentro da lógica do sistema capitalista, a qual pretende dar conta de atender as demandas sociais.

Dessa forma, a ausência de regulamentações ou de regulamentações que simplesmente ignoram a perspectiva de um trabalho protegido, contribui para a constituição de um cenário em que o prejuízo recai sobre o trabalhador. A liberdade real é, na verdade, a liberdade para as grandes companhias globais implementarem seus modelos de gestão, em detrimento de condições mínimas de qualidade para a classe trabalhadora.

REFERÊNCIAS

- ABRA SEU NEGÓCIO. **Startup alternativa ao Uber começa a cadastrar motoristas no Brasil.** 23 fev. 2016. Disponível em: <http://www.abraseunegocio.com.br/2016/02/startup-alternativa-ao-uber-comeca-a-cadastrar-motoristas-no-brasil/>. Acesso em: 10 mar. 2019
- AGÊNCIA BRASIL. **Mais da metade da população mundial está conectada à internet, diz ONU.** 07 dez. 2018. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/internacional/noticia/2018-12/mais-da-metade-da-populacao-mundial-esta-conectada-internet-diz-onu>. Acesso em: 22 fev. 2019.
- AGÊNCIA BRASIL. **Transações financeiras por aplicativos cresceram 70% em 2017.** 03 maio 2018. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-05/transacoes-financeiras-por-aplicativos-cresceram-70-em-2017>. Acesso em: 15 jan. 2019.
- ANTÔNIO, Juan de. Entrevista para o site Olhar Digital. **Cabify e brasileira Easy Taxi se unem para operar na América Latina.** 22 jun. 2017. Disponível em: <https://olhardigital.com.br/pro/noticia/cabify-e-brasileira-easy-taxi-se-unem-para-operar-na-america-latina/69206>. Acesso em: 22 mar. 2019.
- ANTUNES, Ricardo. **O Privilégio da Servidão: o novo proletariado de serviços na era digital.** São Paulo: Boitempo, 2018.
- ASSIS, Deisy de. **Aplicativos de celular expandem negócios do setor de serviços.** 15 dez. 2016. Disponível em: <https://www.fecomercio.com.br/noticia/aplicativos-de-celular-expandem-negocios-do-setor-de-servicos>. Acesso em: 20 maio 2019.
- AZEVEDO, Nadia Pereira Gonçalves de; BERNARDINO JÚNIOR, Francisco Madeiro; DARÓZ, Elaine Pereira. O professor e as novas tecnologias na perspectiva da análise do discurso: (des) encontros em sala de aula. **Linguagem em (Dis)curso – LemD**, Tubarão, SC, v. 14, n. 1, p. 15-27, jan./abr. 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ld/v14n1/02.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2019.
- BARROS, Carlos Juliano. Euforia com aplicativos de serviços dá lugar à frustração de trabalhadores. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 03 mar. 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2019/03/euforia-com-aplicativos-de-servicos-da-lugar-a-frustracao-de-trabalhadores.shtml>. Acesso em: 13 abr. 2019.
- BENJAMIN, Tabatha. Nova York estuda reduzir o número de motoristas da Uber e Lyft nas ruas. **Revista Auto Esporte**, 30 jul. 2018. Disponível em: <https://revistaautoesporte.globo.com/Noticias/noticia/2018/07/nova-york-estuda-reduzir-o-numero-de-motoristas-da-uber-e-lyft-nas-ruas.html>. Acesso em: 10 jan. 2019.
- BLABLACAR. **Sobre nós.** 2019. Disponível em: <https://blog.blablacar.com.br/about-us>. Acesso em: 15 abr. 2019.

BOECHAT, Lucas. **Expansão da Telefonia Móvel no Brasil**. 12 ago. 2015. Disponível em: <https://techinbrazil.com.br/expansao-da-telefonia-movel-no-brasil>. Acesso em: 13 abr. 2019.

BORTOLOZI, Tatiane. Avis Budget compra concorrente Zipcar por US\$ 500 milhões. **Valor Econômico**, São Paulo, 02 jan. 2013. Disponível em: <https://www.valor.com.br/empresas/2955046/avis-budget-compra-concorrente-zipcar-por-us-500-milhoes>. Acesso em: 25 jan. 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.551, de 15 de dezembro de 2011**. Altera o art. 6º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para equiparar os efeitos jurídicos da subordinação exercida por meios telemáticos e informatizados à exercida por meios pessoais e diretos. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12551.htm. Acesso em: 30 jan. 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 30 jan. 2019.

BRASIL. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm. Acesso em: 30 jan. 2019.

BRASIL. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm. Acesso em: 30 jan. 2019.

BRASIL. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO (10ª REGIÃO). Vara do Trabalho do Gama – DF. **Processo nº 0001995- 46.2016.5.10.0111**. Reclamante: William Miranda da Costa. Reclamado: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Juiz do Trabalho Titular: Tamara Gil Kemp. Brasília, 18 de abril de 2017.

BRASIL. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO (2ª REGIÃO). 13ª Vara do Trabalho de São Paulo. **Processo nº 1001492-33-2016-502-0013**. Reclamante: Fernando dos Santos Teodoro. Reclamado: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Juiz do Trabalho Titular: Ana Maria Brisola. Belo Horizonte, 27 de outubro de 2016.

BRASIL. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO (3ª REGIÃO). 33ª Vara do Trabalho. **Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112**. Reclamante: Rodrigo Leonardo Silva Ferreira. Reclamado: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Juiz do Trabalho: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, 29 de setembro de 2016.

BRASIL. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO (3ª REGIÃO). 37ª Vara do Trabalho. **Processo nº 0011863-62.2016.5.03.0137**. Reclamante: Artur Soares Neto. Reclamadas: Uber do Brasil Tecnologia LTDA., Uber International B.V. e Uber International Holding B.V. Juiz do Trabalho Substituto: Filipe de Souza Sickert. Belo Horizonte, 30 de janeiro de 2017.

CAGLIARI, Arthur. Desemprego sobe para 12,4%, e população subutilizada é recorde. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 29 mar. 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/03/desemprego-sobe-para-124-em-fevereiro-diz-ibge.shtml>. Acesso em: 04 abr. 2019.

CANALTECH. **Motoristas do Uber no Reino Unido ganham direitos trabalhistas**. 28 out. 2016. Disponível em: <https://canaltech.com.br/mercado/motoristas-do-uber-no-reino-unido-ganham-direitos-trabalhistas-83095/>. Acesso em: 25 jan. 2019.

CAPUTO, Victor. **iPhone, o produto que mudou tudo, completa 10 anos**. 06 mar. 2018. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/especiais/iphone-o-produto-que-mudou-tudo-completa-10-anos/>. Acesso em: 11 abr. 2019.

CARNEIRO, Conrado. Lei Uber para Mobilidade Urbana. **UseMobile**, 24 fev. 2019. Disponível em: <https://usemobile.com.br/lei-uber-para-mobilidade-urbana/>. Acesso em: 25 mar. 2019.

CARVALO, Júlia Senna. Dono de frota de Uber fatura R\$ 10 mil por semana. **Medium**, 28 jun. 2016. Disponível em: <https://medium.com/fio-da-meada/propriet%C3%A1rio-de-frota-de-ve%C3%ADculos-na-uber-fatura-r-10-mil-por-semana-48cb285a4d92>. Acesso em: 14 maio 2019.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2017.

CIRIACO, Douglas. Mais de 4 bilhões de pessoas usam a internet ao redor do mundo. **TecMundo**, 30 jan. 2018. Disponível em: <https://www.tecmundo.com.br/internet/126654-4-bilhoes-pessoas-usam-internet-no-mundo.htm>. Acesso em: 20 abr. 2019.

COMITÊ MUNICIPAL DE USO VIÁRIO (CMUV). **Resolução nº 16, de 07 de julho de 2017**. Regulamenta os requisitos mínimos exigidos para cadastramento de condutores nas Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs para exploração de atividade econômica privada de transporte individual de passageiros e altera a Resolução nº 09/2016. Disponível em: https://procondutor.com.br/views/modal/download/Resolucao_16_07-julho-2017.pdf. Acesso em: 10 jan. 2019

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. **Programa Europa Digital – Conselho define a sua posição**. 04 dez. 2018. Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2018/12/04/digital-europe-programme-council-agrees-its-position/>. Acesso em: 12 mar. 2019.

CORREIO DO POVO. **Em carreata, taxistas protestam contra Uber em Porto Alegre**. 22 jun. 2016. Disponível em: <https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%ADcias/geral/em-carreata-taxistas-protestam-contra-uber-em-porto-alegre-1.205202>. Acesso em: 10 abr. 2019.

DAROIT, Felipe. Lei dos apps de transporte é sancionada em Porto Alegre; veja o que muda. **GaúchaZH**, Porto Alegre, 20 jun. 2018. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2018/06/lei-dos-apps-de-transporte-e-sancionada-em-porto-alegre-veja-o-que-muda-cjinmwkl70i4101qop8czu247.html>. Acesso em: 24 jan. 2019.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 16. ed. rev. e ampl. São Paulo: Ltr, 2017.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO. **Protesto de motoristas de aplicativo acontece no Centro do Recife**. 21 jan. 2019. Disponível em: https://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2019/01/21/interna_vidaurbana,774550/protesto-de-motoristas-de-aplicativo-acontece-no-centro-do-recife.shtml. Acesso em: 20 maio 2019.

DIÁRIO ONLINE. **Motoristas de aplicativo organizam interdição de vias em Belém**. 09 fev. 2019. Disponível em: <https://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-575026-motoristas-de-aplicativo-organizam-interdicao-de-vias-em-belem.html>. Acesso em: 20 maio 2019.

DINIZ, Debora; GUERRIERO, Iara. Ética na pesquisa social: desafios ao modelo biomédico. **Revista Eletrônica de Comunicação, Informação e Inovação em Saúde**, Rio de Janeiro, v. 2, p. 78-90, 2008.

DIÓGENES, Juliana; THOMÉ, Clarissa. Motoristas da Uber formam minifrotas, cobram diárias e exigem parte de lucros. **Estadão**, São Paulo, 08 maio 2016. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,motoristas-da-uber-formam-minifrotas--cobram-diarias-e-exigem-parte-de-lucros,10000049779>. Acesso em: 07 jan. 2019.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 38.258, de 07 de junho de 2017**. Disponível em: <http://www.fazenda.df.gov.br/aplicacoes/legislacao/legislacao/TelaSaidaDocumento.cfm?txtNumero=38258&txtAno=2017&txtTipo=6&txtParte=..>. Acesso em: 20 jan. 2019.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 5.691, de 02 de agosto de 2016**. Dispõe sobre a regulamentação da prestação do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal e dá outras providências. Disponível em: <http://www.fazenda.df.gov.br/aplicacoes/legislacao/legislacao/TelaSaidaDocumento.cfm?txtNumero=5691&txtAno=2016&txtTipo=5&txtParte=..>. Acesso em: 20 jan. 2019.

DRIVER MACHINE. **A história da Uber, 99 e Cabify**. 09 out. 2018. Disponível em: <http://drivermachine.com.br/o-que-tem-em-comum-na-historia-dos-principais-aplicativos-de-transporte/>. Acesso em: 09 fev. 2019.

DRUCK, Graça. Trabalho, precarização e resistências: novos e velhos desafios? **Caderno CRH**, Salvador, v. 24, n. 01, p. 37-57, 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ccrh/v24nspe1/a04v24nspe1.pdf>. Acesso em: 18 jan. 2019.

ESPING-ANDERSEN, Gosta. As Três Economias Políticas do Welfare State. **Revista Lua Nova**, n. 24, p. 85-116, set. 1991. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ln/n24/a06n24.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2019.

FARINA, Jocimar. Uber assina contrato de conservação da nova orla do Guaíba na próxima sexta-feira. **GaúchaZH**, Porto Alegre, 27 ago. 2018. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2018/08/uber-assina-contrato-de-conservacao-da-nova-orla-do-guaiba-na-proxima-sexta-feira-cjlc9flf704lb01qk332ele41.html>. Acesso em: 20 fev. 2019.

FEDERAÇÃO DOS BANCÁRIOS DOS ESTADOS DA BAHIA E SERGIPE (FEEB). **Bancos lucram alto e demitem, afirma Dieese**. 19 maio 2018. Disponível em: <http://feebbase.com.br/site/imagem-destaque/bancos-lucram-alto-e-demitem-afirma-dieese>. Acesso em: 14 jan. 2019.

FLEURY, Sônia. **Estado sem Cidadãos: Seguridade Social na América Latina**. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 1994.

FOGAÇA, André. **Uber anuncia investimento de R\$ 250 milhões em centro tecnológico no Brasil**. 15 ago. 2018. Disponível em: <https://tecnoblog.net/256198/uber-investimento-250-milhoes-brasil/>. Acesso em: 26 jan. 2019.

FONSECA, João José Saraiva. **Metodologia da Pesquisa Científica**. Fortaleza: UEC, 2002.

FRAZÃO, Ana. A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber. **Portal Jota**, 01 nov. 2016. Disponível em: https://www.jota.info/paywall?redirect_to=//www.jota.info/opiniao-e-analise/colunas/constituicao-empresa-e-mercado/decisao-reino-unido-sobre-os-motoristas-da-uber-o-que-temos-aprender-com-ela-01112016. Acesso em: 26 jan. 2019.

FREITAS, Tainá. **Lyft atinge US\$ 24 bilhões em valor de mercado após IPO**. 29 mar. 2019. Disponível em: <https://www.startse.com/noticia/startups/62788/lyft-atinge-us-24-bilhoes-em-valor-de-mercado-apos-ipo>. Acesso em: 15 abr. 2019.

G1. **Como a Amazon se transformou na empresa mais valiosa do mundo**. 09 jan. 2019a. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2019/01/09/como-a-amazon-se-transformou-na-empresa-mais-valiosa-do-mundo.ghtml>. Acesso em: 20 jan. 2019.

G1. **Motoristas de aplicativo do RS fazem paralisação por 24 horas em protesto por mais segurança**. 14 jan. 2019b. Disponível em: <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2019/01/14/motoristas-de-aplicativos-do-rs-fazem-paralisacao-por-24-horas-em-protesto-por-mais-seguranca.ghtml>. Acesso em: 20 jan. 2019.

G1. **Motoristas de aplicativos de transporte fazem protesto em Presidente Prudente**. 03 jan. 2019c. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2019/01/03/motoristas-de-aplicativos-de-transporte-fazem-protesto-em-presidente-prudente.ghtml>. Acesso em: 20 jan. 2019.

GABRIEL, Marta. **Marketing na Era Digital: conceitos, plataformas e estratégias**. São Paulo: Novatec, 2010.

HIGA, Paulo. **Samsung, Motorola e LG são as empresas que mais vendem smartphones no Brasil**. 19 ago. 2018. Disponível em: <https://tecnoblog.net/252293/samsung-motorola-lg-mais-vendem-smartphones-brasil-q1-2018/>. Acesso em: 10 dez. 2018.

HOFFMAN, Liz; BENSINGER, Greg; FARRELL, Maureen. **Uber Proposals Value Company at \$120 Billion in a Possible IPO**. 16 out. 2018. Disponível em: <https://www.wsj.com/articles/uber-proposals-value-company-at-120-billion-in-a-possible-ipo-1539690343>. Acesso em: 30 jan. 2019.

IAMAMOTO, Marilda Vilela. **O Serviço Social na Contemporaneidade: trabalho e formação profissional**. 26. ed. São Paulo: Cortez, 2015.

IG. **Motorista da Uber agora receberá de acordo com o tempo e a distância da corrida**. 03 jul. 2018. Disponível em: <https://tecnologia.ig.com.br/2018-07-03/motorista-uber-porcentagem.html>. Acesso em: 14 dez. 2018.

INSTACARRO. **Saiba como fazer o cálculo de depreciação do seu veículo**. 02 mar. 2018. Disponível em: <https://www.instacarro.com/blog/curiosidades/saiba-como-fazer-o-calculo-de-depreciacao-do-seu-veiculo/>. Acesso em: 15 fev. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **PNAD Contínua TIC 2017: Internet chega a três em cada quatro domicílios do país**. 20 dez. 2018. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/23445-pnad-continua-tic-2017-internet-chega-a-tres-em-cada-quatro-domicilios-do-pais>. Acesso em: 24 jan. 2019.

IVO, Anete B. L. Questão Social e Questão Urbana: laços imperfeitos. **Caderno CRH**, Salvador, v. 23, n. 58, abr. 2010. Disponível: <http://www.scielo.br/pdf/ccrh/v23n58/v23n58a02.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2019.

KENDALL, Marisa. Exclusive: Uber plays the hero for some immigrant drivers caught up in travel ban. **The Mercury News**, 20 mar. 2017. Disponível em: <https://www.mercurynews.com/2017/03/20/exclusive-uber-plays-hero-some-immigrant-drivers-caught-travel-ban/>. Acesso em: 25 maio 2019.

LEITE, Yuri Bindá; SÁ, Emerson Victor Hugo Costa de; SOUZA JÚNIOR, Albefredo Melo de. Natureza jurídica do vínculo entre os motoristas e a empresa Uber: trabalho autônomo ou relação de emprego? **Laborare**, ano 1, n. 1, p. 129-150, Julho/2018.

LOBEL, Fabrício. Número de motoristas do Uber cresce dez vezes em um ano no Brasil. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 30 out. 2017. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/10/1931013-numero-de-motoristas-do-uber-cresce-dez-vezes-em-um-ano-no-brasil.shtml>. Acesso em: 20 maio 2018.

MARTINES, Fernando. Juiz reconhece vínculo de emprego com Uber e cunha termo "uberização". **Conjur**, 14 fev. 2017. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2017-fev-14/juiz-reconhece-vinculo-emprego-uber-cunha-termo-uberismo>. Acesso em: 25 jan. 2019.

MARX, Karl. **Contribuição à Crítica da Economia Política**. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política: Livro I**. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da economia política: Livro II**. São Paulo: Boitempo, 2014.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **Manifesto do Partido Comunista (1848)**. São Paulo: Boitempo, 2010.

MELLO, Cláudio Ari. O futuro da mobilidade urbana e o caso Uber. **Revista de Direito da Cidade**, vl. 08, nº 2. p.775-812, 2016. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/22029>. Acesso em: 22 mar. 2019.

MENDES, Jussara Maria Rosa; WÜNSCH, Dolores Sanches; COUTO, Berenice. Verbete: Proteção Social. In: CATTANI, Antonio David; HOLZMANN, Lorena. **Dicionário de Trabalho e Tecnologia**. Porto Alegre: UFRGS, 2011. p. 276-280.

MINAYO, Maria C. **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

NETTO, José Paulo. Cinco Notas a Propósito da “Questão Social”. **Revista Temporalis**, Brasília: ABEPSS, ano 2, n. 3, p. 41-50, jan./jun., 2001.

NIEDERAUER, Ana Paula; SHORES, Nicholas. Motoristas de aplicativos fazem protesto em São Paulo. **O Estadão**, São Paulo, 30 out. 2017. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,motoristas-de-aplicativos-fazem-protesto-em-sao-paulo,70002066062>. Acesso em: 20 abr. 2019.

NONNENMACHER, Renata Favretto. **Estudo do Comportamento do Consumidor de Aplicativos Móveis**. Trabalho de Conclusão do Curso de Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: UFRGS, 2012.

O GLOBO. **Número de usuários únicos de celular chega a cinco bilhões no mundo**. 27 fev. 2018. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/numero-de-usuarios-unicos-de-celular-chega-cinco-bilhoes-no-mundo-22436866>. Acesso em: 09 jan. 2019.

O POVO. **Por que motoristas de Uber e 99 protestam contra a Etufor e os próprios aplicativos?** 14 fev. 2019. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2019/02/32432-por-que-motoristas-de-uber-e-99-protestam-contr-a-etufor-e-os-proprios-aplicativos.html>. Acesso em: 20 maio 2019.

OLHAR DIGITAL. **Motoristas da Uber no Brasil estão criando frotas e terceirizando serviço**. 09 maio 2016. Disponível em:

<https://olhardigital.com.br/noticia/motoristas-da-uber-no-brasil-estao-criando-frotas-e-terceirizando-servico/58146>. Acesso em: 20 maio 2019.

ORLANDI, Eni P. **Análise de Discurso: princípios e procedimentos**. Campinas, SP: Pontes, 2013.

PACETE, Luiz Gustavo. **Uber apresenta novo posicionamento focado em conexões**. 11 maio 2018. Disponível em: <https://www.meioemensagem.com.br/home/marketing/2018/05/11/uber-apresenta-novo-posicionamento-focado-em-conexoes.html>. Acesso em: 24 abr. 2019.

PASSERINI, Bianca; BARBIERI, Roberta; REZENDE, Victor. Na crise, Uber vira opção ao desemprego. **O Estadão**, São Paulo [s.d.]. Disponível em: <http://infograficos.estadao.com.br/focas-ubereconomia/mobilidade-1.php>. Acesso em: 14 maio 2019.

PÊCHEUX, Michel. **O Discurso: estrutura ou acontecimento**. Campinas, SP: Pontes, 1990.

PEREIRA, Potyara Amazoneida. **Necessidades Humanas: subsídios à crítica dos mínimos sociais**. São Paulo: Cortez, 2002.

PEREIRA, Potyara Amazoneida. Questão Social, Serviço Social e Direitos da Cidadania. **Revista Temporalis**, Brasília: ABEPSS, ano 2, n. 3, p. 51-62, jan./jun., 2001.

PEREIRA, Camila. **Proteção Social no Capitalismo: crítica a teorias e ideologias conflitantes**. São Paulo: Cortez, 2016.

PINHEIRO, Aline. Motoristas da Uber na Inglaterra terão de passar em exame de inglês. **Conjur**, 17 ago. 2016. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2016-ago-17/motoristas-uber-inglaterra-terao-exame-ingles>. Acesso em: 10 jan. 2019.

PINTO, Álvaro Vieira. **O Conceito da Tecnologia**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Decreto nº 16.832, de 23 de janeiro de 2018**. Dispõe sobre o uso do sistema viário urbano do Município para a prestação de serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros. Disponível em: <http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1189651>. Acesso em: 20 jan. 2019.

PREFEITURA DE CAMPINAS. **Lei nº 15.539, de 15 de dezembro de 2017**. Dispõe sobre o serviço remunerado para transporte individual de passageiros oferecido e solicitado exclusivamente por aplicativos, sítios ou plataformas tecnológicas ligados à rede mundial de computadores. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/c/campinas/lei-ordinaria/2017/1554/15539/lei-ordinaria-n-15539-2017-dispoe-sobre-o-servico-remunerado-para-transporte-individual-de-passageiros-oferecido-e-solicitado-exclusivamente-por-aplicativos-sitios-ou-plat>. Acesso em: 20 jan. 2019.

PREFEITURA DE CURITIBA. **Decreto nº 1.302, de 18 de julho de 2017.** Dispõe sobre o sistema de transporte privado individual a partir de compartilhamento de veículos. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=346498>. Acesso em: 20 jan. 2019.

PREFEITURA DE OSASCO. **Lei nº 4.850, de 13 de novembro de 2017.** Dispõe sobre a regulamentação da prestação do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Município de Osasco e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/o/osasco/lei-ordinaria/2017/485/4850/lei-ordinaria-n-4850-2017-dispoe-sobre-a-regulamentacao-da-prestacao-do-servico-de-transporte-individual-privado-de-passageiros-baseado-em-tecnologia-de-comunicacao-em-rede-no>. Acesso em: 20 jan. 2019.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Lei nº 12.162, de 9 de dezembro de 2016.** Dispõe sobre o serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros na categoria Aplicações de Internet; altera o caput dos arts. 15, 16, 17, 18, 19, 20 e 21 e o parágrafo único do art. 21, inclui parágrafo único nos arts. 16, 19 e 20, arts. 16-A, 20-A e 21-A e incs. III e V no caput do art. 18-A e revoga o inc. V do caput e o § 5º do art. 14, o parágrafo único dos arts. 17 e 18, todos na Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, e alterações posteriores; e inclui inc. VII no caput do art. 3º da Lei nº 11.182, de 28 de dezembro de 2011. (Redação dada pela Lei nº 12.423/2018). Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/lei-ordinaria/2016/1216/12162/lei-ordinaria-n-12162-2016-dispoe-sobre-o-servico-de-transporte-motorizado-privado-e-remunerado-de-passageiros-altera-o-caput-dos-arts-15-16-17-18-19-20-e-21-e-o-parag>. Acesso em: 20 jan. 2019.

PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. **Decreto nº 17.462, de 19 de maio de 2017.** Regulamenta o artigo 3º, §2º, inciso I alínea "a"; inciso II alínea "b"; e inciso III, alínea "b", da Lei Federal n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, disciplinando o uso do Sistema Viário Urbano de São José dos Campos para exploração de serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros e de serviço de compartilhamento de veículos sem condutor vinculado, ambos intermediados por plataformas digitais gerenciadas por Provedoras de Redes de Compartilhamento. Disponível em: <http://www.sjc.sp.gov.br/legislacao/Decretos/2017/17462.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2019.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016.** Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/decreto/2016/5698/56981/decreto-n-56981-2016-dispoe-sobre-o-uso-intensivo-do-viario-urbano-municipal-para-exploracao-de-atividade-economica-privada-de-transporte-individual-remunerado-de-passageiros-de-utilidade-publica-o-servico-de-carona-solidaria-e-o-compartilhamento-de-veiculos-sem-condutor>. Acesso em: 20 jan. 2019.

PREFEITURA DE VITÓRIA. **Decreto nº 16.770, de 28 de julho de 2016a.** Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade

pública. Disponível em:

<http://diariooficial.vitoria.es.gov.br/ExibirArquivo.aspx?qs=qWdXNT75uq4jT8sAXHV4YcKe8SoLZJ3dDlftaxRwv%2FkTq2%2F08j9RDCzsKhIVvmB0Zi%2F2pT3g5ubRfg3EwY9aO%2B1Y34Qlfbmgt%2BwQ1WX3R9M%3D>. Acesso em: 20 jan. 2019.

PREFEITURA DE VITÓRIA. **Decreto nº 16.785, de 25 de agosto de 2016b**. Altera dispositivos do Decreto nº 16.770, de 28 de julho de 2016, que dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública. Disponível em:

<http://diariooficial.vitoria.es.gov.br/ExibirArquivo.aspx?qs=qWdXNT75uq4jT8sAXHV4YcKe8SoLZJ3dDlftaxRwv%2FkTq2%2F08j9RDCzsKhIVvmB0Zi%2F2pT3g5ubRfg3EwY9aO%2BKXk91ZHueyELLfahnFKZk%3D>. Acesso em: 20 jan. 2019.

PREFEITURA DE VITÓRIA. **Lei nº 7.362, de 02 de abril de 2008**. Dispõe sobre a execução do serviço de transporte de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, no Município de Vitória e dá outras providências. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=180786>. Acesso em: 20 jan. 2019.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Decreto nº 44.399, de 11 de abril de 2018**. Disciplina o uso do Sistema Viário Urbano municipal para exploração de serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros, intermediado por plataformas digitais gerenciadas por Provedoras de Redes de Compartilhamento - PROVER, e dá outras providências. Disponível em:

<https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/2018/4439/44399/decreto-n-44399-2018-disciplina-o-uso-do-sistema-viario-urbano-municipal-para-exploracao-de-servico-de-transporte-individual-privado-remunerado-de-passageiros-intermediado-por-plataformas-digitais-gerenciadas-por-provedoras-de-redes-de-compartilhamento-prover-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 20 jan. 2019.

REIS, Abel. Bem-vindo ao planeta GAFA. **Revista Época**, São Paulo, 31 maio 2017. Disponível em:

<https://epocanegocios.globo.com/colunas/Sociedadecom/noticia/2017/05/bem-vindo-ao-planeta-gafa.html>. Acesso em: 14 maio 2019.

REVISTA EXAME. **Amazon é a marca mais valiosa do mundo, revela Brand Finance 2019**. 23 jan. 2019. Disponível em:

<https://exame.abril.com.br/marketing/amazon-e-a-marca-mais-valiosa-do-mundo-revela-brand-finance-2019/>. Acesso em: 15 fev. 2019.

REVISTA EXAME. **Avanço dos aplicativos no Brasil estimula startups e grandes empresas**. 05 mar. 2018. Disponível em:

<https://exame.abril.com.br/negocios/dino/avanco-dos-aplicativos-no-brasil-estimula-startups-e-grandes-empresas/>. Acesso em: 15 fev. 2019.

REVISTA EXAME. **Brasil é o 4º país em número de usuários de internet**. 03 out. 2017. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/tecnologia/brasil-e-o-4o-pais-em-numero-de-usuarios-de-internet/>. Acesso em: 15 fev. 2019.

REVISTA EXAME. **Pesquisa mostra as 100 marcas mais valiosas do mundo em 2007**. São Paulo, 09 out. 2008. Disponível em:

<https://exame.abril.com.br/marketing/pesquisa-mostra-as-100-marcas-mais-valiosas-do-mundo-em-2007-m0134759/>. Acesso em: 25 maio 2018.

REVISTA FORBES. **20 maiores bilionários do mundo em 2019**. 05 mar. 2019. Disponível em: <https://forbes.uol.com.br/listas/2019/03/20-maiores-bilionarios-do-mundo-em-2019/>. Acesso em: 16 mar. 2019.

REVISTA VEJA. **Uber limita turno de motoristas em 12 horas nos EUA**. 15 fev. 2018. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/economia/uber-limita-jornada-de-trabalho-de-motoristas-em-12-horas-nos-eua/>. Acesso em: 24 mar. 2019.

RIBEIRO, Pedro. **Frida Karro inicia nova fase de atendimento e destaca campanha de divulgação**. 06 mar. 2018. Disponível em: <https://paranaportal.uol.com.br/economia/frida-karro-inicia-nova-fase-de-atendimento-e-destaca-campanha-de-divulgacao/>. Acesso em: 18 jan. 2019.

SCHOLZ, Treber. **Cooperativismo de Plataforma**. São Paulo: Editora Elefante, 2017.

SILVA, Gabriel Leal Barbosa. UBER x motorista: possibilidade de configuração de relação de emprego. **Conteúdo Jurídico**, Brasília-DF: 11 dez. 2017. Disponível em: <http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.590123>. Acesso em: 20 jun. 2019.

SILVA, Jonathan Chasko da; ARAÚJO, Alcemar Dionet de. A Metodologia de Pesquisa em Análise do Discurso. **Revista Grau Zero** — Revista de Crítica Cultural, v. 5, n. 1, 2017. Disponível em: <https://www.revistas.uneb.br/index.php/grauzero/article/viewFile/3492/2240>. Acesso em: 25 abr. 2019.

SILVA, Leonardo Werner. Internet foi criada em 1969 com o nome de "Arpanet" nos EUA. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 12 ago. 2001. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u34809.shtml>. Acesso em: 14 abr. 2019.

SIMÕES, Daniela. Toyota vai investir US\$ 500 milhões em parceria com Uber para carro autônomo. **Revista Época**, São Paulo, 29 ago. 2018. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2018/08/toyota-vai-investir-us-500-milhoes-em-parceria-com-uber-para-carro-autonomo.html>. Acesso em: 14 maio 2019.

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

TRAPNELL, Marcelo Mattos. A relação de emprego dos motoristas do Uber. **Conjur**, 17 fev. 2017. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2017-fev-17/marcelo-trapnell-relacao-emprego-motoristas-uber>. Acesso em: 14 jan. 2019.

TUDO CELULAR. **Brasil é um dos países que mais desenvolve aplicativos no mundo**. 05 abr. 2018. Disponível em: <https://www.tudocelular.com/curiosidade/noticias/n122783/brasil-desenvolvimento-apps-smartphones.html>. Acesso em: 07 jan. 2019.

UBER. **10 motivos para deixar seu carro em casa.** 03 set. 2018a. Disponível em: https://www.uber.com/pt-BR/blog/motivos-para-ir-de-uber-e-deixar-seu-carro-em-casa/?fbclid=IwAR3ldMw5QdDth5-GX1N9_MBci6GLcDEmtJGWHk02sUDud4n8Bes31pRPqls. Acesso em: 22 abr. 2019.

UBER. **Como funciona a Uber para motoristas parceiros.** 22 maio 2018e. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-a-uber-para-os-motoristas-parceiros/>. Acesso em: 22 abr. 2019.

UBER. **Como o transporte individual privado por aplicativos tem sido regulamentado no Brasil.** 07 nov. 2018b. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/transporte-individual-privado-aplicativos-regulamentado-brasil/>. Acesso em: 22 abr. 2019.

UBER. **Confira como alugar um carro para se tornar um motorista parceiro do Uber.** 18 jun. 2018d. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-alugar-carro-para-uber/>. Acesso em: 10 maio 2019.

UBER. **Fatos e Dados sobre a Uber.** 01 maio 2019. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 10 maio 2019.

UBER. **Legal.** 16 mar. 2017. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/legal/terms/br/>. Acesso em: 22 abr. 2019.

UBER. **Políticas e Regras.** [s.d.]. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/drive/resources/regras/>. Acesso em: 22 abr. 2019.

UBER. **Restrições incluídas na lei dos apps em Porto Alegre podem excluir motoristas.** 26 mar. 2018c. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/porto-alegre/regulamentacaopoa/>. Acesso em: 22 abr. 2019.

UOL. Economia. **Índice de desemprego nos EUA caiu para 3,8% em fevereiro.** 08 mar. 2019. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/efe/2019/03/08/indice-de-desemprego-nos-eua-caiu-para-38-em-fevereiro.htm>. Acesso em: 08 abr. 2019.

VALENTE, Jonas. **Brasil perdeu 7,2 milhões de linhas de celular no ano passado.** 08 fev. 2019. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-02/brasil-perdeu-72-milhoes-de-linhas-de-celular-no-ano-passado>. Acesso em: 20 mar. 2019.

VALENTE, Jonas. **Celular se torna principal forma de acesso à internet no Brasil.** 24 jul. 2018a. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-07/celular-se-torna-principal-forma-de-acesso-internet-no-brasil>. Acesso em: 14 mar. 2019.

VALENTE, Jornas. **Facebook chega a 2,6 bilhões de usuários no mundo com suas plataformas.** 30 out. 2018b. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-10/facebook-chega-26-bilhoes-de-usuarios-no-mundo-com-suas-plataformas>. Acesso em:

VEJA. Publicidade Corporativa. **Motoristas de aplicativos criam novos mercados no Brasil**. 12 abr. 2019. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/economia/dino/motoristas-de-aplicativos-criam-novos-mercados-no-brasil/>. Acesso em: 20 abr. 2019.

VELOSO, Renato. **Serviço Social, Tecnologias da Informação e Trabalho**. São Paulo: Cortez, 2011.

VERGARA, Sylvia Constant. **Métodos de Pesquisa em Administração**. São Paulo: Atlas, 2009.

VOLTOLINI, Ramon. Conheça o primeiro smartphone da História [galerias]. **TecMundo**, 01 ago. 2014. Disponível em: <https://www.tecmundo.com.br/celular/59888-conheca-primeiro-smartphone-historia-galerias.htm>. Acesso em: 20 jan. 2019.