



MOVIMENTOS DE RESISTÊNCIA DO TRABALHADOR UBERIZADO

Uberized worker resistance movements

Fabio Ramos Cannas*

<https://orcid.org/0000-0002-3386-3473>

RESUMO

O surgimento de novas demandas sociais e sua inclusão em sistemas de proteção social acontece por um conjunto específico de condições políticas e sociais. A capacidade de mobilização e organização de determinados setores é fundamental para dar visibilidade às novas demandas. As novas Tecnologias Digitais tem impactado o mundo do trabalho gerando possíveis novas demandas. Essa nova relação estrutura-se em três pilares: usuário / tecnologia / trabalhador. Os usuários se beneficiam de um serviço rápido, eficiente e barato. As empresas de tecnologia lucram milhões. E no elo mais frágil, os trabalhadores são submetidos a extensas jornadas, com recursos próprios, sem regulamentação e proteção social. A partir de uma pesquisa bibliográfica de caráter exploratório, buscaremos refletir como essas novas modalidades de serviços digitais podem estar precarizando o trabalho e produzindo movimentos de resistência e novas demandas de proteção social.

PALAVRAS-CHAVE

Proteção Social. Novas Tecnologias. Trabalhador Uberizado. Movimentos de Resistência.

ABSTRACT

The emergence of new social demands and their inclusion in social protection systems happens through a specific set of political and social conditions. The mobilization and organization capacity of certain sectors is fundamental to give visibility to the new demands. The new Digital Technologies have impacted the working world by generating possible new demands. This new relationship is structured in three pillars: user / technology / worker. Users benefit from fast, efficient and inexpensive service. Technology companies make millions. And in the most fragile link, workers are subjected to long hours, with their own resources, without regulation and social protection. Based on an exploratory bibliographical research, we will seek to reflect how these new modalities of digital services may be precarious work and producing resistance movements and new demands of social protection.

KEYWORDS

Social Protection, New Technologies. Uberized Worker. Resistance Moviments.

Submetido em: 22/7/2019.

Aceito em: 4/11/2019.

* Assistente Social, Cientista Social. Mestre em Políticas Sociais e Serviço Social. Doutorando em Psicologia Social e Institucional pelo Instituto de Psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS, Porto Alegre, Brasil). R. Ramiro Barcelos, 2600, Santa Cecília, Porto Alegre (RS), CEP.: 90035-003. E-mail: cannascanoas@gmail.com.

DOI 10.22422/temporalis.2020v20n39p132-145



© A(s) Autora(s)/O(s) Autor(es). 2019 **Acesso Aberto** Esta obra está licenciada sob os termos da Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt_BR), que permite copiar e redistribuir o material em qualquer suporte ou formato, bem como adaptar, transformar e criar a partir deste material para qualquer fim, mesmo que comercial. O licenciante não pode revogar estes direitos desde que você respeite os termos da licença.

INTRODUÇÃO

O presente estudo buscou identificar as diferentes manifestações de resistência dos trabalhadores do setor de transporte de passageiros por aplicativos, influenciadas pelo uso de Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs), entre trabalhadores motoristas e a empresa Uber. As novas configurações das relações sociais de trabalhos 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 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 contexto, acreditamos na pertinência de explorarmos como as novas Tecnologias da Informação e Comunicação influenciam as relações no mundo do trabalho e os movimentos de resistência dos motoristas de aplicativo frente ao cenário de exploração. 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 (UBER..., 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), “[...] existem diferentes formas de poder que impedem o surgimento histórico de uma questão, tais como negar sua problematicidade, afirmar sua inevitabilidade, relegá-la ou reprimi-la” (FLEURY, 1994, p. 131).

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.

O SETOR DE SERVIÇOS POR APLICATIVOS

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. 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 2014 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).

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.

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 (AVANÇO..., 2018).

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, não paginado).

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.

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 quatro portas. O preço é competitivo e uma opção ideal para locomover-se no dia a dia.

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

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.

REFORMA TRABALHISTA BRASILEIRA DE 2017 E O SETOR DE SERVIÇOS PELA INTERNET

A mais recente reforma trabalhista entrou em vigor em 2017, com a aprovação da Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017 (BRASIL, 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, não paginado).

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, não paginado).

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, não paginado). O empregado ainda deverá assinar termo de responsabilidade comprometendo-se a seguir as instruções fornecidas pelo empregador.

Um dos aspectos abordado está relacionado à alteração 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, não paginado).

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 despender 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) 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” (MARX, 2017, p. 269). 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), “[...] 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” (MARX, 2017, p. 273).

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. Portando, é possível que continue ou ainda se aprofunde o que Marx (2017) 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” (MARX, 2017, p. 282).

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.

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% resultando em aproximadamente 13,1 milhões de pessoas. Em países como EUA, a taxa do último trimestre foi de 2,8% e no Reino Unido, de 3,9% no mesmo período (ÍNDICE..., 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 site 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, não paginado).

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.

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 (UBER..., 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” (UBER..., 2018, não paginado).

A situação dos motoristas de aplicativos é de descontentamento em algumas das principais cidades brasileiras. Segundo reportagem do portal G1 (MOTORISTAS..., 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 carreta 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” (PROTESTO..., 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” (NIEDERAUER; SHORES, 2017). “Insegurança, baixo lucro e irregularidades na operação são alguns dos temas de insatisfação dos motoristas em Fortaleza” (POR..., 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. (POR..., 2019, não paginado).

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 (ALMA) e a Apoio aos Motoristas Por Aplicativos (AMPA). 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.

No Facebook, identificamos a Associação dos Motoristas de Aplicativo de São Paulo (AMASP), que descreve como sua missão “reunir e aglutinar motoristas, especialmente os motoristas de aplicativos, afins e prestar apoio, orientação, consultoria e incentivar o mutualismo entre os associados”. No estado da Bahia, com página própria organizada na internet e Estatuto Social registrado, identificamos a Associação dos motoristas particulares e de aplicativos do estado da Bahia (AMPABA). Em sua página a entidade afirma que sua criação foi motivada para proteger os motoristas:

A AMPABA nasceu da necessidade de regulamentar, proteger e defender os motoristas particulares e de aplicativos associados, bem como sempre buscar que a população tenha serviços adicionais de transporte de qualidade. Desde sua fundação em 2016 tem se comprometido com a missão de organizar, educar e orientar seus associados. Somos guiados por um único objetivo: fazer a nossa parte em tornar o trabalho de transporte de passageiros melhor para todos. Nos esforçamos para construir relacionamentos produtivos e benéficos em todas as nossas atividades. Um dos nossos maiores pontos fortes é a demonstração de apoio que os membros associados exibem através do seu envolvimento contínuo em nossas campanhas. (ASSOCIAÇÃO, 2019).

Sobre sua visão a AMPABA afirma que “é consciente de seu papel mediador de classe”. A descrição apresentada pela entidade traz um elemento bastante interessante para reflexão quanto à utilização do termo *classe*, que inclusive recebe um destaque pela grafia em itálico. Para Marx (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.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os movimentos de resistência contribuem para a constituição de 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. 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 ao movimentos de resistência e lutas sociais.

REFERÊNCIAS

ASSIS, Deisy de. **Aplicativos de celular expandem negócios do setor de serviços**. São Paulo: Fecomércio, 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.

ASSOCIAÇÃO liga dos motoristas de aplicativo. **Facebook**: @AlmaRS2018. [2018]. Disponível em: https://www.facebook.com/pg/AlmaRS2018/about/?ref=page_internal. Acesso em: 15 maio 2019.

ASSOCIAÇÃO dos motoristas de aplicativo de São Paulo. **Facebook**: @amaspmotoristas. Disponível em: <https://www.facebook.com/amaspmotoristas/>. Acesso em: 15 maio 2019.

ASSOCIAÇÃO dos motoristas particulares e de aplicativos do estado da Bahia. Disponível em : <https://www.ampaba.com.br/ampaba>. Acesso em: 29 maio 2019.

APOIO aos motoristas por aplicativo. **Facebook**:@ampars999. Disponível em: <https://www.facebook.com/ampars999/>. Acesso em: 15 maio 2019.

AVANÇO dos aplicativos no Brasil estimula startups e grandes empresas. **Revista Exame**, São Paulo, 5 mar. 2018. Disponível em: https://exame.com/negocios/dino_old/avanco-dos-aplicativos-no-brasil-estimula-startups-e-grandes-empresas/. Acesso em: 15 fev. 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.

BRASIL. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017**. Brasília (DF), 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm. Acesso em: 30 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.

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

ÍNDICE de desemprego nos EUA caiu para 3,8% em fevereiro. **UOL**, Economia, 8 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.

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.

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.

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

MOTORISTAS de aplicativo do RS fazem paralisação por 24 horas em protesto por mais segurança. **G1 RS; RBS TV**, Porto Alegre, 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.

MOTORISTAS de aplicativos de transporte fazem protesto em Presidente Prudente. **G1 Globo**, Presidente Prudente, 1º jan. 2019. 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 maio 2019.

NIEDERAUER, Ana Paula; SHORES, Nicholas. Motoristas de aplicativos fazem protesto em São Paulo. **Estadão**, São Paulo, 20 out. 2017. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,motoristas-de-aplicativos-fazem-protesto-em-sao-paulo,70002066062>. Acesso em 25 maio 2019.

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.

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

PROTESTO de motoristas de aplicativo acontece no Centro do Recife. **Diário de Pernambuco**, 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.

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

UBER. Todas as etnias e imigrantes são bem-vindos. [S.l.], ©2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/community/diversity-and-inclusion/immigrants-and-race/>. Acesso em: 10 maio 2019.

UBER. **Fatos e Dados sobre a Uber**. 1º maio 2019. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 10 maio 2019.

UBER limita turno de motoristas em 12 horas nos EUA. **Revista Veja**, São Paulo, 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.

Fabio Ramos Cannas

Assistente Social, Cientista Social. Especialista em Planejamento e Gestão, Mestre em Políticas Sociais e Serviço Social e Doutorando em Psicologia Social e Institucional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
