



unifaema

CENTRO UNIVERSITÁRIO FAEMA – UNIFAEMA

ROBSON ABREU ALMEIDA

**A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: A CARACTERIZAÇÃO DO VÍNCULO DE
EMPREGO PARA OS MOTORISTAS DE APLICATIVO**

ARIQUEMES - RO

2023

ROBSON ABREU ALMEIDA

**A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: A CARACTERIZAÇÃO DO VÍNCULO DE
EMPREGO PARA OS MOTORISTAS DE APLICATIVO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao curso de Direito do Centro Universitário
FAEMA – UNIFAEMA como pré-requisito para
obtenção do título de bacharel em Direito.

Orientador (a): Prof. Ma. Camila Valera Reis .

**ARIQUEMES - RO
2023**

FICHA CATALOGRÁFICA
Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

A447u Almeida, Robson Abreu.

A uberização do trabalho: a caracterização do vínculo de emprego para os motoristas de aplicativo. / Robson Abreu Almeida. Ariquemes, RO: Centro Universitário Faema – UNIFAEMA, 2023. 40 f.

Orientador: Prof. Ms. Camila Valera Reis Henrique.

Trabalho de Conclusão de Curso – Bacharelado em Direito – Centro Universitário Faema – UNIFAEMA, Ariquemes/RO, 2023.

1. Mobilidade por Aplicativo. 2. Etnografia. 3. Trabalho Digital. 4. Justiça Social. I. Título. II. Henrique, Camila Valera Reis.

CDD 340

Bibliotecária Responsável
Herta Maria de Açucena do N. Soeiro
CRB 1114/11

ROBSON ABREU ALMEIDA

A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: A CARACTERIZAÇÃO DO VÍNCULO DE EMPREGO PARA OS MOTORISTAS DE APLICATIVO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Direito do Centro Universitário FAEMA – UNIFAEMA como pré-requisito para obtenção do título de bacharel em Direito.

Orientador (a): Prof. Ma. Camila Valera Reis.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Esp. Bruno Neves da Silva
Centro Universitário FAEMA – UNIFAEMA

Prof. Ma. Camila Valera Reis
Centro Universitário FAEMA – UNIFAEMA

Prof. Me. Hudson Persch
Centro Universitário FAEMA – UNIFAEMA

**ARIQUEMES – RO
2023**

Dedico este trabalho aos meus pais, familiares e amigos, que me apoiaram e incentivaram a seguir em frente com meus objetivos.

AGRADECIMENTOS

Este é um momento de profunda gratidão. Durante cinco longos anos, batalhei incansavelmente para realizar um sonho. Encontrei-me várias vezes lutando contra o desânimo e cogitando a ideia de desistir, mas, felizmente, fui agraciado com a determinação necessária para persistir. Os obstáculos foram abundantes, as dificuldades inúmeras e o desespero me assombrava constantemente. Derramei lágrimas, mas, contra todas as probabilidades, cheguei ao fim deste ciclo.

Sei que enfrentarei muitos desafios pela frente, mas estou preparado para encará-los de cabeça erguida, afinal, como dizem, "uma vitória sem luta não possui valor". Acima de tudo, sou extremamente grato a Deus; sem Ele, nada disso seria possível. Agradeço pela vida que me foi concedida, pela sabedoria que me foi transmitida e por todas as coisas pelas quais sou grato a Ele. Minha família merece uma imensa gratidão por todo o apoio durante esses cinco anos. Meu pai, José Almeida, esteve ao meu lado com seus conselhos e orações constantes em meu favor. Minha querida mãe, Nedir, sempre se preocupou e me incentivou a seguir em frente. Minhas irmãs, Leidaiane, foram verdadeiros pilares nesta jornada, me ajudando de maneira indescritível. Pâmela, ao enviar-me mensagens encorajadoras, tornou-me mais forte. Raiane sempre me apoiando e minha filha, Emilly, preocupando-se comigo e me fazendo sentir revigorado com suas palavras carinhosas, revelando sua inocência que me fortalecia nos momentos em que cogitava abandonar tudo. Sou grato à minha noiva, Edina Maria, que esteve ao meu lado para me apoiar e ajudar em todas as situações. Ela sempre me motivou a seguir em frente, mesmo nos momentos em que a exaustão e a falta de forças me dominavam. Quando sentia-me desfalecer, ela segurava minha mão e me impulsionava a prosseguir, mostrando-me que sou capaz de vencer. Agradecimentos também à minha primeira coordenadora, Gabriela, que nos instruiu muito e, com suas palavras, nos fez acreditar que tudo daria certo — e, de fato, deu. A meu coordenador, Hudson, que sempre foi incansável e nos fez acreditar que seríamos capazes de alcançar nossos objetivos. E, é claro, a cada professor que, ao longo dessa jornada, compartilhou seu conhecimento e nos permitiu enxergar a vida de maneira diferente.

Dessa forma, concluo com uma imensa gratidão pelo caminho percorrido e pelos desafios superados. A trajetória foi árdua, mas sou grato a todas as pessoas e

circunstâncias que fizeram parte dela. Estou mais resiliente, fortalecido e em busca de um futuro promissor. Obrigado a todos que fizeram diferença em minha vida.

*“A persistência é o caminho do
êxito.” (Charles Chaplin)*

RESUMO

Este estudo adota uma abordagem metodológica baseada na etnografia para examinar as complexidades das mobilidades de plataforma, com foco nas transformações locais, nas relações sociais e nos contextos culturais que moldam esse fenômeno. A justificativa para esse estudo reside na importância crítica da compreensão profunda das implicações da "uberização" do trabalho e do surgimento de plataformas como Uber e Gojek na economia e na sociedade contemporânea. Esse processo de transformação não ocorreu sem desafios e controvérsias, e uma análise aprofundada dessas questões é fundamental para orientar políticas públicas e práticas empresariais adequadas. O problema central abordado neste estudo diz respeito à complexidade das mobilidades de plataforma. Isso inclui os conflitos que surgem com setores tradicionais, as assimetrias de poder entre os criadores de plataformas e os trabalhadores, bem como os desafios relacionados aos direitos trabalhistas e à justiça social em um cenário cada vez mais digital e globalizado. O objetivo principal desta pesquisa é analisar as mobilidades de plataforma sob uma perspectiva etnográfica, buscando compreender como essas transformações afetam as dinâmicas locais e as relações sociais. Além disso, o estudo examina questões críticas relacionadas ao trabalho, como precariedade, controle algorítmico e resistência por parte dos trabalhadores. Considerando a complexidade das mobilidades de plataforma e sua interseção com questões sociais, econômicas e culturais mais amplas, este estudo contribui para uma compreensão mais aprofundada desse fenômeno em evolução. Espera-se que as insights gerados possam informar políticas e práticas que promovam uma abordagem mais justa e equitativa para o trabalho nas plataformas digitais.

Palavras-chave: Etnografia. Justiça Social. Mobilidades de Plataforma. Trabalho Digital.

ABSTRACT

This study adopts an ethnography-based methodological approach to examine the complexities of platform mobilities, focusing on local transformations, social relations and cultural contexts that shape this phenomenon. The justification for this study lies in the critical importance of deeply understanding the implications of the "Uberization" of work and the emergence of platforms such as Uber and Gojek in the contemporary economy and society. This transformation process has not occurred without challenges and controversies, and an in-depth analysis of these issues is essential to guide public policies and appropriate business practices. The central problem addressed in this study concerns the complexity of platform mobilities. This includes conflicts arising with traditional sectors, power asymmetries between platform creators and workers, as well as challenges related to labor rights and social justice in an increasingly digital and globalized landscape. The main objective of this research is to analyze platform mobilities from an ethnographic perspective, seeking to understand how these transformations affect local dynamics and social relations. Furthermore, the study examines critical issues related to work, such as precariousness, algorithmic control and resistance from workers. Considering the complexity of platform mobilities and their intersection with broader social, economic and cultural issues, this study contributes to a deeper understanding of this evolving phenomenon. It is hoped that the insights generated can inform policies and practices that promote a fairer and more equitable approach to working on digital platforms.

Keywords: Ethnography. Social justice. Platform Mobilities. Digital Work.

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO	12
2. O PROCESSO DE ACUMULAÇÃO CAPITALISTA E SUA RELAÇÃO COM A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO	14
2.1. Da Revolução Tecnológica à Uberização.....	17
3 – UBERIZAÇÃO DO TRABALHO E SUAS COMPLEXIDADES.....	20
3.1 – Amarras históricas	26
3.2 – Contingência de mobilidades de plataforma	27
3.3 – Justiça de mobilidade	27
4 – A ASCENSÃO DA ECONOMIA GIG: IMPACTO E TENDÊNCIAS.....	29
4.1 – A Ascensão da Uberização: Impacto e Tendências na Economia Gig Contemporânea.....	33
CONSIDERAÇÕES FINAIS	35
REFERÊNCIAS.....	37

1 – INTRODUÇÃO

A concepção do trabalho como categoria ontológica é fundamental para compreender a essência da existência humana, distinguindo-a dos demais seres vivos. Ele se configura como o elemento central que não apenas determina, mas também é determinado dialeticamente por diversos aspectos da vida social. O trabalho é uma condição inalienável da existência humana, transcendendo todas as formas sociais e constituindo uma necessidade natural de mediação entre o ser humano e a natureza, sendo, portanto, essencial para a vida.

No contexto do sistema capitalista, como destacado por Antunes, o significado do trabalho se altera, tornando-se uma atividade mediada pela produção de valor para os capitalistas. As formas de organização do trabalho continuam a evoluir em resposta às mudanças no sistema de sociometabolismo do capital, que tem uma tendência constante de expansão. Essas mudanças incluem estratégias de controle do trabalho que visam a explorar a força de trabalho de maneiras diversas, indo além das inovações tecnológicas.

O desenvolvimento das forças produtivas em busca da valorização do capital deu origem a fenômenos globais, como a "uberização" do trabalho, que se refere ao modelo pioneiro de organização do trabalho adotado pela empresa Uber. A Uber criou uma plataforma digital que conecta clientes a motoristas por meio de smartphones. A empresa opera no setor de transporte urbano de forma distinta de seus concorrentes, oferecendo preços mais acessíveis em relação aos táxis convencionais, vinculando percursos ao GPS de dispositivos móveis, exercendo maior controle sobre os prestadores de serviço e processando pagamentos diretamente nos cartões de crédito dos passageiros. No entanto, os motoristas da Uber não têm vínculo empregatício, trabalhando como autônomos e assumindo todos os riscos associados à prestação do serviço, incluindo a responsabilidade por quase todos os recursos necessários para desempenhar a atividade. No contexto do Direito do Trabalho brasileiro, essa falta de classificação como empregados deixa esses trabalhadores em uma posição vulnerável.

À medida que as empresas não precisam mais contratar trabalhadores como empregados e não investem na maioria dos recursos físicos que compõem o capital constante, os capitalistas maximizam sua apropriação de mais-valia em níveis sem precedentes, tornando-se um imperativo para outras empresas adotar modelos

semelhantes de organização de negócios. Neste artigo, argumentamos que a "uberização" do trabalho representa uma forma específica de acumulação capitalista, na qual o trabalhador assume a responsabilidade pelos principais meios de produção da atividade produtiva.

Dada a escassez de estudos sobre o tema da "uberização" no Brasil, pretendemos lançar luz sobre alguns aspectos desse fenômeno em crescimento, que tem o potencial de causar impactos significativos nas relações de trabalho no cenário nacional. Sem a intenção de parecermos neutros, algo frequentemente utilizado como artifício ideológico para manter o status quo, nossa meta é ampliar o debate sobre a exploração inerente às relações de trabalho "uberizadas". Almejamos, assim, melhorar as condições subjetivas que podem impulsionar a mobilização coletiva em busca de melhorias e conquistas de direitos. É importante ressaltar, no entanto, que essas insatisfações e conflitos não podem ser completamente superados, uma vez que a regulação das relações de trabalho oferece apenas um convívio social mais harmonioso dentro do sistema capitalista, sem solucionar a contradição fundamental entre capital e trabalho.

Com base na abordagem do materialismo histórico dialético para transformar o concreto em pensado, este artigo representa uma primeira aproximação a um fenômeno que faz parte de uma rede complexa de mediações, que vão além do escopo deste trabalho. Consideramos essa primeira análise do fenômeno de grande importância para futuras avaliações críticas de uma das facetas da tendência global de flexibilização das relações de trabalho.

2. O PROCESSO DE ACUMULAÇÃO CAPITALISTA E SUA RELAÇÃO COM A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

Em consonância com a abordagem marxiana, exploraremos agora as categorias centrais do processo de produção capitalista, a fim de analisar como elas se manifestam no contexto da uberização do trabalho. Para isso, é crucial lembrar que a sociabilidade capitalista se desenvolve a partir do antagonismo entre duas classes fundamentais: a classe trabalhadora e a classe capitalista (desconsiderando, neste momento, as nuances socioculturais presentes dentro de cada uma dessas categorias). Essas classes interagem e confrontam-se na dinâmica de produção de mercadorias, bem como na produção das diversas mediações que emergem desse processo que molda a sociabilidade humana sob o domínio do capital.

No âmbito do sistema capitalista, a força de trabalho é tratada como uma mercadoria que o trabalhador possui e é compelido a vender para garantir sua sobrevivência. Assim como qualquer outra mercadoria, o valor da força de trabalho é determinado pelo tempo de trabalho socialmente necessário para sua reprodução. Isso implica no tempo que o trabalhador precisa empregar diariamente para satisfazer suas necessidades básicas, seja de alimentação ou de outras naturezas (MARX, 2013). O indivíduo que trabalha é, portanto, responsável por reproduzir sua própria força de trabalho e gerar a força de trabalho futura, razão pela qual Karl Marx se refere à classe trabalhadora como proletariado. Por outro lado, o capitalista, detentor do capital necessário para investimento produtivo, atua como comprador dos elementos essenciais para a produção de mercadorias, visando obter um valor superior ao capital inicialmente investido.

O processo de acumulação capitalista pode ser representado pela seguinte fórmula:

$$D-M_{MTp} \cdots P-D'$$

O capitalista utiliza o capital-monetário (D) para adquirir mercadorias que compõem os fatores de produção, ou seja, os meios de produção (Mp) e a força de trabalho (T). A relação entre o capital investido em Mp e T é conhecida como composição de valor do capital. Ao empregar esses fatores no processo produtivo (P),

ocorre a criação de novas mercadorias (M'), que representam o capital-mercadoria resultante da produção. Esse capital-mercadoria incorpora o valor da matéria-prima consumida, o valor do desgaste dos meios de produção não consumidos em um único ciclo produtivo, o valor da força de trabalho e o mais-valor. Importante observar que os meios de produção cujo valor se mantém intacto após vários ciclos de produção são chamados de capital fixo, enquanto os fatores de produção cujo valor se incorpora integralmente à mercadoria em um único ciclo são denominados capital circulante, que inclui a matéria-prima e a força de trabalho (ou capital variável).

Através da circulação de mercadorias e da concretização das trocas, o capitalista realiza o mais-valor e adquire um novo capital-monetário (D'), parte do qual deve ser reinvestido em fatores de produção (meios de produção e força de trabalho) para impulsionar o processo de acumulação. A acumulação ocorre porque o valor em posse do capitalista ao final do processo produtivo é maior do que o investido inicialmente, mesmo que parte desse valor permaneça fixada nos meios de produção.

A força de trabalho é o único componente do processo produtivo capaz de gerar mais valor do que o seu próprio valor, o que resulta no mais-valor (ou mais-valia), representando o tempo de trabalho despendido pelo trabalhador não apenas para reproduzir o valor de sua força de trabalho, mas também para gerar um excedente de valor a ser apropriado pelo capitalista. A consolidação desse modelo de produção permite ao capitalista desempenhar um papel crucial no controle do processo de trabalho, focando em aumentar o mais-valor, seja de maneira absoluta (por meio da extensão da jornada de trabalho) ou relativa (por meio da redução do tempo necessário para a reprodução da força de trabalho). Esse esforço não é apenas motivado pela ganância, mas é uma necessidade condicionada socialmente para manter o capital em movimento de expansão.

No caso do mais-valor absoluto, este é obtido ao estender a jornada de trabalho, enquanto o mais-valor relativo deriva da redução do tempo de trabalho necessário para a reprodução da força de trabalho, alcançada por meio de melhorias nos métodos de produção, nos instrumentos ou na intensidade do trabalho na indústria (Marx considera "indústria" como um conjunto de atividades produtivas, incluindo o que comumente chamamos de serviços). Assim, o trabalhador produz o valor de sua força de trabalho em menos tempo, permitindo que mais tempo de sua jornada seja destinado à produção de mais-valor para o capitalista.

À medida que os trabalhadores operam em cooperação, essa forma de produção se torna um aspecto fundamental do processo produtivo capitalista, subordinando o trabalhador às necessidades e finalidades determinadas pelo capital. Essa subsunção é resultado de processos históricos que envolvem a própria formação da força de trabalho como mercadoria, transformando a execução de atividades sensíveis em algo a ser vendido pelo trabalhador para sua própria sobrevivência.

Com o advento da indústria manufatureira, houve uma transição da subsunção formal para a subsunção real do trabalhador ao capital. Isso marcou um novo estágio de alienação (MÉSZÁROS, 2016), à medida que a cooperação se tornou necessária para o aumento da acumulação de capital. A cooperação não apenas apresentou a possibilidade de formação de uma nova consciência de classe e compreensão histórica do trabalho, mas também resultou no parcelamento da atividade produtiva e na ampliação do controle do capitalista sobre o trabalho do indivíduo. Marx (2013) observou que o enriquecimento da força produtiva social do trabalhador coletivo na manufatura era acompanhado pelo empobrecimento das forças produtivas individuais do trabalhador.

O próximo estágio da acumulação capitalista foi caracterizado pelo desenvolvimento da maquinaria no processo produtivo. A incorporação da tecnologia à produção de mercadorias trouxe diversas implicações, como a possibilidade de estender a jornada de trabalho além dos limites anteriores necessários à reprodução da força de trabalho, uma menor dependência do capitalista em relação ao conhecimento do trabalhador e uma redução do custo dos produtos finais. A maquinaria e a grande indústria desencadearam transformações significativas na sociedade, incluindo o constante aprimoramento das tecnologias de produção, a fragmentação global das cadeias de valor, um maior fluxo de dinheiro entre capitalistas e rentistas do mercado financeiro (que muitas vezes se autonomizam em relação ao mercado produtivo) e o crescimento do setor de serviços como uma indústria produtiva.

É importante notar que, de acordo com Marx (2014), uma mercadoria não se limita a objetos físicos, mas pode ser uma atividade prestada. Isso é exemplificado no setor de transportes, onde o que está sendo vendido é o próprio deslocamento de lugar. O valor dessa atividade é determinado pelos elementos de produção envolvidos, que incluem a força de trabalho dos trabalhadores envolvidos na indústria de transportes.

Assim, enquanto em uma primeira abstração, as atividades de serviços relacionadas à circulação de mercadorias não contribuem para a acumulação capitalista, mas sim para a eficiência da circulação dessas mercadorias, em uma segunda fase, as novas mercadorias produzidas no setor de serviços, como transporte, armazenagem e entretenimento, estão sob a lógica da produção de valor e mais-valor. Portanto, há força de trabalho gerando valor e capitalistas apropriando-se do mais-valor nesse contexto. Como Marx (2013) observou, esses capitalistas do setor de serviços também buscam constantemente maneiras de aumentar o mais-valor.

No entanto, como Oliveira (2003) ressaltou, a tendência atual é que o capitalista dependa cada vez menos do adiantamento de capital para a realização do lucro. Isso implica na remuneração dos trabalhadores apenas quando ocorre a efetivação das vendas dos produtos-mercadorias colocados em circulação, juntamente com o esforço de reduzir os custos da força de trabalho. Isso pode ser alcançado através de várias formas de terceirização, desregulamentação das relações capital-trabalho e redução de direitos trabalhistas. Todas essas estratégias visam aumentar a margem de lucro do capitalista.

Neste ponto, estamos preparados para discutir as categorias fundamentais da acumulação no contexto da uberização do trabalho. Como a subsunção do trabalhador, aparentemente independente e com controle aparente sobre seus horários, se encaixa nesse modelo? Como a propriedade dos meios de produção pelo capitalista se relaciona com trabalhadores uberizados que detêm os principais recursos físicos necessários à atividade produtiva? Como o trabalho dos motoristas de aplicativo se encaixa no processo de acumulação capitalista? Estas são questões que abordaremos nas próximas seções.

2.1. Da Revolução Tecnológica à Uberização

A partir da década de 1970, testemunhamos uma profunda transformação nas forças produtivas das grandes indústrias, à medida que a microeletrônica e a conectividade em rede foram gradualmente incorporadas aos sistemas produtivos. Esse processo desencadeou mudanças substanciais na estrutura de custos de várias empresas, especialmente na indústria de bens, com a redução da mão-de-obra empregada (representando um menor investimento em capital variável) e um aumento

significativo nos investimentos em tecnologia e maquinaria (refletindo um maior investimento em capital constante), particularmente em componentes computacionais. Além dos ganhos diretos gerados pelas inovações tecnológicas, esse período também foi marcado pelo movimento de redução dos custos da força de trabalho, o que impulsionou os processos de desregulamentação das proteções trabalhistas legais e o crescimento das terceirizações.

É fundamental enfatizar que a disseminação dos computadores e da internet não se limitou ao ambiente produtivo, mas permeou toda a sociabilidade humana, tornando-se intrinsecamente ligada ao movimento do capital. Nesse contexto, um ponto crucial para compreendermos a ascensão do trabalho vinculado à uberização, que depende intrinsecamente do ambiente virtual das plataformas digitais, é que esse processo só se tornou possível graças à ampla adoção da tecnologia de conectividade pelas organizações produtivas e à sua disponibilidade generalizada para uma parcela significativa da população, que inclui tanto os prestadores de serviços quanto os consumidores dessas atividades.

O ambiente virtual, sustentado pela internet, serviu como precursor do fenômeno da uberização, dando origem ao chamado “*crowdwork*” - um tipo de trabalho em que a função normalmente desempenhada por um único trabalhador (ou por um pequeno grupo de trabalhadores) é descentralizada indefinidamente. Nesse modelo, uma ampla variedade de pessoas pode ser convocada para realizar partes específicas de uma tarefa (HOWE, 2006). O “*crowdwork*” geralmente envolve três elementos: os “solicitantes”, que representam empresas ou indivíduos que demandam serviços; as plataformas virtuais, que fornecem um espaço digital para reunir oferta e demanda e recebem uma porcentagem do valor pago aos trabalhadores que realizam as tarefas; e os trabalhadores prestadores de serviços (SIGNES, 2017).

Um exemplo notável de “*crowdwork*” é a plataforma *Mechanical Turk* da Amazon, lançada em 2005. Essa plataforma auxilia empresas a encontrar pessoas para realizar tarefas online que ainda não podem ser executadas satisfatoriamente por computadores. Essas tarefas incluem atividades como identificar itens em fotografias, analisar documentos imobiliários para extrair informações, criar descrições curtas de produtos ou transcrever áudios de arquivos digitais. A Amazon se refere a essas tarefas como “tarefas de inteligência humana” (HITs, na sigla em inglês), embora elas geralmente não exijam um esforço cognitivo significativo por parte dos

executantes e sejam projetadas para serem concluídas em pouco tempo, resultando em remunerações muitas vezes baixas (HOWE, 2006).

No entanto, o "crowdwork" vai além de tarefas de baixa qualificação. Empresas como Procter & Gamble e Exxon lançam desafios no site InnoCentive, que estão disponíveis para pessoas em todo o mundo que desejam enfrentar esses desafios. Quando um objetivo é alcançado, o vencedor recebe uma recompensa em dinheiro, e a empresa que lançou o desafio adquire os direitos sobre a solução apresentada, podendo até mesmo patentear a inovação, se for passível de proteção concorrencial. Isso significa que até mesmo atividades de Pesquisa e Desenvolvimento podem ser terceirizadas para indivíduos que não são formalmente reconhecidos como funcionários da empresa.

Qual é o desdobramento mais evidente da expansão das atividades do "crowdwork"? Aparentemente, as empresas solicitantes ficam satisfeitas, pois conseguem reduzir consideravelmente seus custos em comparação com a contratação de funcionários para realizar essas tarefas. Os prestadores de serviços também estão satisfeitos, pois têm a flexibilidade de executar esse tipo de trabalho no momento que desejarem e pelo período que escolherem, representando uma fonte de renda adicional obtida nas "horas vagas". No entanto, é importante considerar o impacto sobre a classe trabalhadora, pois a expansão desses serviços pode, em última instância, levar a uma situação em que essas atividades deixem de ser apenas "bicos" esporádicos e autodeterminados, tornando-se a principal fonte de renda para um número significativo de trabalhadores - muitas vezes, sem qualquer proteção jurídica adequada.

Paralelamente ao desenvolvimento das atividades produtivas do "crowdwork" e ao avanço da conectividade voltada para o ganho econômico, surgiu o sistema da economia do compartilhamento (ou "*sharing economy*"), que se refere ao compartilhamento de recursos, como bens físicos ou serviços, mediado por plataformas online. Existem vários termos que descrevem conceitos semelhantes à economia do compartilhamento, incluindo "economia colaborativa", "consumo colaborativo", "economia sob demanda" e "economia peer-to-peer".

No entanto, vale a pena notar que, embora algumas pessoas associem a atividade de uberização à economia do compartilhamento, essa relação não é clara. A uberização não envolve o compartilhamento de objetos, espaços ou a troca de serviços; em vez disso, trata-se da venda da própria força de trabalho, mesmo que

essa relação econômica não seja imediatamente evidente. Acreditamos que não existe um movimento generalizado de economia do compartilhamento baseado em valores cooperativos, como frequentemente retratado na mídia e na academia. Empresas como Airbnb (que oferece a locação de imóveis particulares) e RelayRides (que oferece a locação de carros de proprietários individuais) se tornaram indústrias gigantes, altamente capitalizadas e profissionalizadas. A maioria dos supostos "membros compartilhadores" nessas plataformas consiste principalmente em prestadores de serviços que buscam oportunidades de ganhar dinheiro. Além disso, os investidores dessas empresas pressionam por um modelo de negócios que garanta um retorno financeiro satisfatório, como apontado por Slee (2017).

Assim, em um contexto de ampla acessibilidade a aplicativos de smartphones e o surgimento de organizações que adotam o modelo de "crowdwork", a empresa Uber surgiu nos Estados Unidos da América (EUA), na cidade de São Francisco, em 2008. A premissa por trás da Uber é aparentemente simples: nas cidades, existem pessoas com tempo disponível para trabalhar como motoristas independentes (seja porque estão desempregadas ou porque desejam complementar sua renda além de suas ocupações principais), e há potenciais passageiros que precisam se deslocar pela cidade. Ao escolher o serviço da Uber, os passageiros podem, com apenas alguns toques em seus smartphones, solicitar um motorista que os levará ao destino desejado. O pagamento é processado automaticamente no cartão de crédito cadastrado pelo cliente, e o motorista recebe o valor após o desconto da taxa de serviço da Uber. Esse modelo de negócios, aparentemente simples, levou a Uber a atingir um valor de mercado de 70 bilhões de dólares em 2017 (SLEE, 2017).

Aprofundaremos diferentes aspectos relacionados a esse tipo de trabalho e defenderemos a ideia de que a uberização se configura como uma alternativa inserida socialmente na acumulação capitalista e na subordinação dos trabalhadores. Embora a uberização não se restrinja exclusivamente às atividades da empresa Uber, optamos por analisar detalhadamente essa organização devido à sua presença global e à abundância de estudos disponíveis sobre suas operações.

3 – UBERIZAÇÃO DO TRABALHO E SUAS COMPLEXIDADES

Após o lançamento da Uber nos Estados Unidos em 2009, o seu modelo de negócio de fornecimento de logística de última milha como um serviço baseado em

aplicações inspirou empreendedores da economia digital em todo o mundo. Na Indonésia, por exemplo, a Gojek lançou o seu aplicativo para serviços de mototáxi em 2016 e expandiu-se rapidamente por todo o arquipélago. Não foi apenas um novo meio de transporte, mas também um fenômeno cultural. Celebidades, políticos e cidadãos comuns cantavam-lhe louvores (FORD e HONAN, 2016). Os trabalhadores da Gojek apareciam regularmente em programas de televisão, filmes e redes sociais, e a gama cada vez maior de serviços da Gojek, como entrega de comida e encomendas, trabalho doméstico e até mensagens, foi integrada na vida quotidiana.

Não demorou muito para que houvesse resistência por parte dos táxis convencionais e dos mototaxistas. Os protestos foram realizados nas principais cidades do país e os conflitos eclodiram quando esta nova plataforma reduziu as tarifas dos trabalhadores da mobilidade tradicional. Os motoristas de Gojek também viram seus rendimentos afundarem, pois o mercado foi inundado com novos motoristas, todos querendo uma parte da ação. Em 2019, o governo indonésio começou a regulamentar as empresas de plataforma, fixando as taxas que os motoristas receberiam (MARIANO, 2019). Com o passar do tempo, Gojek também se envolveu em formas diferentes e às vezes inesperadas de sociabilidade. Em julho de 2020, um grupo de pessoas não identificadas utilizou a rede de motoristas Gojek para intimidar ativistas dos direitos humanos, utilizando contas de aplicações a pedido das vítimas para enviar dezenas de motoristas para as suas casas ou locais de trabalho. Os mesmos ativistas receberam um grande número de pedidos de comida que não fizeram e que não puderam cancelar (FLORENE, 2020).

À medida que esta edição especial vai para a imprensa, estamos testemunhando como plataformas como Gojek amadureceram e como, ao longo do tempo, as práticas e ideologias das plataformas mudaram. Quando as plataformas de mobilidade surgiram pela primeira vez com o lançamento da Uber em 2009, estes negócios eram projetos ideológicos. As empresas de plataforma tentaram contornar as instituições e estruturas reguladoras nacionais e locais existentes, alegando que eram diferentes dos modos de transporte tradicionais. Sob a bandeira da “disrupção”, estas empresas transnacionais procuraram espalhar as suas práticas por diferentes cidades, países e continentes.

Contudo, à medida que estas plataformas amadureceram, tiveram de se adaptar aos contextos locais, em parte devido ao ativismo que emergiu e que as pressionou a reconhecer os direitos laborais, em parte devido às formas anteriores de

mobilidade com as quais as plataformas tiveram de negociar, e em parte devido às instituições sociais existentes e às formas de sociabilidade que recuaram. À medida que entramos neste novo momento, certas implicações metodológicas surgem do facto de estas plataformas estarem a ser moldadas pela sua inserção no contexto local. A etnografia, uma das metodologias mais bem estabelecidas para compreender o porquê e o como das relações sociais quotidianas, torna-se um método chave através do qual podemos compreender estas mudanças.

Com este número especial, pretendemos reunir estudos etnográficos sobre o trabalho logístico de última milha, por vezes chamado de “trabalho de plataforma”, numa conversa mais direta com o enquadramento da investigação em mobilidades. Os artigos resultantes oferecem perspectivas fascinantes e multissituadas sobre os fluxos, bem como sobre as contingências e amarras, através das quais as mobilidades de plataforma são produzidas. Esperamos que este intercâmbio nos ajude a repensar a forma como os fluxos locais de pessoas, bens, ideias e dados estão a ser reconfigurados por uma tendência global de plataformização digital, ao mesmo tempo que prestamos muita atenção à forma como permanecem os mesmos. Afirmamos que as mobilidades de plataforma estão incorporadas numa série de dinâmicas sociais novas e de longa data que não podem ser descritas apenas através de relações de extração econômica.

Com o termo “mobilidades de plataforma”, referimo-nos aos movimentos de pessoas e bens que são geridos, pelo menos em parte, por uma infraestrutura digital, ou “plataforma”, cuja interface voltada para o consumidor é muitas vezes uma aplicação. Como mostra a literatura em rápido crescimento sobre esses negócios de mobilidade e meios de subsistência, as formas estabelecidas de movimento (táxis, motocicletas, bicicletas, etc.) e sua mercantilização estão sendo cada vez mais mediadas através de plataformas digitais (XIANG, 2021). O trabalho baseado em plataformas está apenas emergindo nas discussões sobre mobilidade, muitas vezes com foco em formas de controle capitalista digital. No entanto, os investigadores em mobilidade oferecem informações importantes sobre tópicos altamente relevantes para o estudo do trabalho em plataformas, tais como mobilidades automóveis, mobilidades cicláveis, trabalho de mobilidade precária, mobilidade governada por software e tecnologias de mobilidade urbana (SHELLER, 2007). Também prestamos especial atenção ao conceito de “justiça de mobilidade” de Sheller, que aborda o emaranhado de justiça social, desigualdades globais e políticas de mobilidade, bem

como noções etnográficas de inserção, ao enquadrar a nossa investigação sobre mobilidades de plataforma.

A mobilidade laboral baseada em plataformas faz frequentemente parte de configurações de fluxos profundamente injustas. Até à data, muita investigação, incluindo vários contributos nesta edição, centrou-se no trabalho precário na mobilidade das plataformas. Estes estudos centram-se normalmente no “trabalho de serviço mediado digitalmente” (VAN DOORN, 2017), como a condução de táxis e a entrega de alimentos geridos através de modelos de negócios enxutos que oferecem remuneração baseada em comissões e segurança contratual limitada, ao mesmo tempo que transferem os riscos para os trabalhadores.

As assimetrias de poder e informação entre os criadores de plataformas e os trabalhadores desestabilizam narrativas corporativas alegres de mobilidade socioeconômica, nas quais os trabalhadores são retratados como “empreendedores” ou “executores” empreendedores (TOLENTINO, 2017). Através de aplicações que rastreiam os movimentos e ações dos trabalhadores em toda a cidade e depois os traduzem em “grandes dados “móveis”, o trabalho de mobilidade é padronizado e tornado mensurável, e aos trabalhadores da mobilidade são atribuídos perfis comparáveis e intercambiáveis, “não apenas plásticos, mas também escaláveis”. moldado e tornado legível em diferentes ordens de análise técnica (Sheller, 2017).

Juntamente com esta racionalização e vigilância surge uma perda de controlo sobre o processo de trabalho. As métricas de desempenho, como a média de pedidos por hora, a velocidade e as avaliações dos clientes, juntamente com a proximidade dos trabalhos calculada por GPS, estão vinculadas aos perfis de usuários dos trabalhadores de mobilidade e podem ser usadas para distribuir o trabalho e otimizar processos, às vezes por meio de 'empurrões' ou estratégias de 'gamificação', como aumento de preços, bem como para disciplinar os trabalhadores da mobilidade (ROSENBLAT e STARK, 2016).

Os estudiosos também descreveram, por exemplo, como os trabalhadores conseguiram, em vários momentos, tirar partido destes sistemas, com resultados mistos. Ferrari e Graham (2021), por exemplo, descrevem “fissuras” no poder algorítmico como momentos em que os trabalhadores se envolvem com as plataformas de maneiras inesperadas (p. 826). “Longe de apenas fornecer um serviço técnico neutro aos trabalhadores e clientes, as plataformas dão vida a modos reformulados de contestação social”, escrevem (p. 827). Apesar das relações de

poder desiguais envolvidas nas plataformas e do que parece ser a impossibilidade de “justiça de mobilidade”, os trabalhadores desafiam, em certos momentos, as assimetrias de informação de formas pequenas e quotidianas, deixando pelo menos algum espaço para possíveis contestações e mudanças.

Nesta edição, aprofundamos e alargamos esta linha de investigação sobre a forma como a exploração laboral está a evoluir, mas também expandimos o quadro de análise para oferecer novos conhecimentos sobre as especificidades socialmente contingentes das mobilidades de plataforma, tais como utilizações do espaço público, formas de gênero de comunidade e diferenciações de classe locais. Enfatizamos a ideia de mobilidades de plataforma incorporadas, em que movimentos, motilidades e fluxos são inextricáveis dos contextos locais em que operam.

Este enquadramento antropológico alinha-se com um forte fluxo de estudos sobre mobilidades sobre diferentes modos de transporte e como eles são moldados por dinâmicas culturais e afetivas (SHELLER, 2011). Por exemplo, Sheller (2015) argumentou que os esforços para reduzir a dependência automóvel nas cidades americanas são racializados: os afro-americanos estão mais ligados à mobilidade automóvel do que os brancos de classe média através de histórias de habitação e transporte racialmente segregados. Conchador (2015) escreve,

“a cultura dominante da automobilidade está implicada num contexto profundo de relações afetivas e incorporadas entre pessoas, veículos e espaços de mobilidade e habitação em que culturas, emoções, corpos e os sentidos desempenham papéis fundamentais” (p. 71).

Com base em outro tema do livro de Sheller (2004), as conexões emocionais com a 'automobilidade' e outras formas de transporte foram discutidas extensivamente por estudiosos, como Jennifer Kent (2015) e Waitt et al., (2017). Este crescente conjunto de trabalhos reconhece que as mobilidades veiculares não se referem apenas a escolhas racionais ou econômicas, mas também a outras coisas, como respostas sensoriais e emocionais, estética e relações sociais.

Artigos recentes sobre mobilidades de plataformas nesta revista nos fornecem uma compreensão de como essas infraestruturas digitais incentivam, facilitam e controlam o movimento de pessoas, coisas, dados e ideias, mas em contraste com os estudiosos citados acima, elas assumem um papel político-econômico. perspectiva, nomeadamente, concentrando-se na lógica abrangente da acumulação

capitalista. Colina (2021) estuda as dimensões morais e logísticas das plataformas digitais para compreender como estas plataformas geram experiências “de tal forma que obscurecem a violência real do capital” (p. 570). Na exploração que Hill faz das experiências das pessoas com as plataformas, o capital geralmente recebe a maior agência. Christensen (2022) também utiliza o conceito de mobilidades para compreender como as plataformas organizam “diferentes modos de movimento” e examina como a plataforma Airbnb é concebida para mobilizar os anfitriões através de um processo de capital digital que faz com que os seus interesses se alinhem com os da corporação.

Nestes e noutros estudos, a mobilidade de plataformas é frequentemente tratada como algo monolítico, com a Uber arrancada do seu contexto norte-americano para servir de exemplo paradigmático (GANDINI, 2019). Estas representações das mobilidades de plataformas emergentes ecoam os primeiros dias da “viragem da mobilidade”, em que os estudos sobre imigração, transnacionalismo, meios de comunicação e globalização enfatizavam a expansão capitalista progressiva e desimpedida em detrimento das complexidades e fricções locais.

Cresswell (2010) escreveu 'constelações de mobilidade', que estão bem sintonizadas com a especificidade histórica e geográfica da dinâmica de mobilidade, incluindo a fisicalidade do próprio movimento, a representação e o significado atribuído ao movimento no discurso, a experiência e a prática do movimento, e como estes são moldados por classe, gênero e raça.

Há também contribuições recentes para pesquisas sobre mobilidades que levam em conta as contingências sociotécnicas das mobilidades gerenciadas por software, como a de Bialski (2020) artigo sobre programadores em uma empresa de navegação de Berlim e os “constantemente momentos de lentidão, gagueira, bloqueios, avarias e nada realmente indo como planejado” (p. 741). Assim sintonizados, entendemos como as plataformas incentivam e facilitam o movimento de pessoas, coisas, dados e ideias enquanto controlam outros aspectos do movimento, mas também que tais imobilidades nunca são totalmente determinadas pelas tecnologias de plataforma e pelos próprios desenvolvedores. Embora as plataformas possam ser construídas para fins comerciais, o fato de existirem no domínio social significa que podem servir inteiramente outros fins.

Tomados em conjunto, estes estudos de caso fornecem uma comparação rara de como as plataformas de mobilidade são vividas e experimentadas no terreno numa

vasta gama de ambientes a nível global. Os artigos baseiam-se na pesquisa etnográfica como metodologia líder para a compreensão das relações sociais cotidianas. Também nos alinhamos metodologicamente com o apelo para “seguir a coisa”, muitas vezes pessoas e veículos, mas também dados, capital e discursos tecnológicos, através dos fluxos globais e locais da logística de última milha das mobilidades de plataforma (EVANS, 2018).

3.1 – Amarras históricas

A atenção à integração mais ampla das plataformas também serve para destacar continuidades importantes na transição de mobilidades anteriores para serviços baseados em aplicações. As plataformas de mobilidade reembalam sedutoramente os fluxos sociais e materiais existentes em discursos econômicos digitais e modos de acumulação. As plataformas, em outras palavras, dotam as mobilidades históricas e cotidianas de um novo hype tecnológico (SHELLER, 2007). O artigo de Peters descreve como a “infraestrutura improvisada” social e material entre os motoristas de Gojek é, na verdade, parte de uma genealogia de improvisação praticada pela maioria subempregada desde a era colonial.

Porque as mobilidades de plataforma dependem de tais “concentrações territoriais de recursos” para gerir e dispersar pessoas, bens e dados (SASSEN, 2002, p. 2), são indissociáveis da infraestrutura histórica e dos fluxos sociais. As mobilidades de plataforma também estão frequentemente enredadas em amarras discursivas. Stafford contrasta diferentes entendimentos das tecnologias de mobilidade para desnaturalizar a forma como o governo e o público passam a distinguir entre mobilidades “antigas” e “novas”. Ao traçar discursos de conveniência juntamente com mudanças no capital, infraestruturas de mobilidade e ideias de espaço público, Zhang explica por que as empresas de bicicletas foram autorizadas a despejar milhões de bicicletas nas ruas, numa tentativa de resolver problemas de mobilidade, e como esta prática estagnou durante anos. mais tarde. Ao prestar atenção às amarras discursivas e infraestruturais históricas, esses autores exploram a gama de permutações na forma como os binários hipermóveis/limitados e novos/antigos são implantados.

3.2 – Contingência de mobilidades de plataforma

Através destas contingências históricas, sociais e materiais, vemos como as especificidades locais condicionam e sustentam a difusão global da mobilidade de plataformas. Etnógrafos e pesquisadores de ciência e tecnologia há muito mostram que as tecnologias, digitais ou não, são construções profundamente sociais e, portanto, cheias de atrito interno e incerteza (BIALSKI, 2020; COLEMAN, 2013). Barker (2005), mostrou que os indivíduos que ajudaram a promover o sistema de satélites Palapa na Indonésia mediarão não apenas a forma como o sistema de satélites foi entendido, mas também como ele se materializou no país (p. 704). O seu trabalho observa que existe frequentemente uma disjunção entre as qualidades materiais de uma infraestrutura, as suas funções técnicas e os significados sociais e culturais que emergem da sua utilização pelos atores. Em vez de produzirem resultados semelhantes em todos os locais, as plataformas recorrem frequentemente às infraestruturas e aos intervenientes locais de formas inesperadas, à medida que os fluxos sociais e tecnológicos são reconfigurados.

A contingência de cada plataforma é exposta através de análises dos seus legados infraestruturais e discursivos, permitindo-nos ver como os governos e as empresas brincam com ideias sobre o que constitui as “velhas” e as “novas” mobilidades. Embora as plataformas se destinem a transportar motoristas e passageiros de forma eficiente no tempo e no espaço, os artigos aqui reunidos também mostram como novas comunidades se reúnem em torno das amarras do lugar.

3.3 – Justiça de mobilidade

As considerações sobre a inserção social exigem atenção às desigualdades sociais de movimento que condicionam e são reconfiguradas pelas plataformas. A pandemia da COVID-19 destacou o valor da abordagem das mobilidades para a compreensão do trabalho nas plataformas, uma vez que os motoristas e os transportadores permaneceram altamente móveis, deslocando-se pelas cidades e colocando-se em risco ao entregar alimentos e outros produtos, possibilitando assim que as pessoas ficassem em casa.

É claro que a mobilidade está geralmente associada a várias formas de poder e capital, como a mobilidade socioeconômica ou a posse de recursos e liberdades para se deslocar como quiser. Por outro lado, Xiang (2021) refere-se ao privilégio de poder “abrigar-se no local” sem desvantagens econômicas significativas como “capital de imobilidade”, subvertendo noções de mobilidade como sinônimo de valor social. Em vez disso, aqueles que não têm outras formas de capital são obrigados, no final, a vender a sua mobilidade a empresas de plataforma. A pandemia ilustrou o forte contraste das injustiças de mobilidade entre aqueles que tiveram de continuar a deslocar-se e aqueles que puderam permanecer onde estavam. A mobilidade é um diferenciador fundamental da classe social, mas a necessidade intensificada de mobilidades de plataforma durante a pandemia mostrou que a sua importância não é estável.

O conceito de “justiça de mobilidade” de Sheller, que “concentra a atenção na política de capacidades desiguais de movimento, bem como nos direitos desiguais de permanecer ou habitar” (2018, p. 1), ajuda-nos a examinar o papel poderoso que estas plataformas desempenham na formação da “imobilidade” e da “mobilidade” em múltiplas escalas sociais, à medida que humanos, máquinas, instituições, leis e ideias são montados de maneiras específicas. As mobilidades das plataformas falam e estão relacionadas com um conjunto muito mais amplo de preocupações sociais, como a crise climática, o racismo, a violência sexual e o trabalho temporário. Os artigos desta edição especial, com a sua cuidadosa atenção aos detalhes etnográficos, descrevem as desigualdades e injustiças quotidianas no trabalho e a sua relação com questões mais amplas, ao mesmo tempo em que, por vezes, contam histórias de resiliência e esperança.

O domínio legislativo é um campo-chave no qual se desenrolam os argumentos sobre a justiça na mobilidade. Os legisladores estão a lutar para acompanhar a rápida proliferação de plataformas de mobilidade, o que significa que as questões éticas da mobilidade na/justiça permanecem em aberto e são contestadas frequentemente e a nível quotidiano (SHELLER, 2020). Quando estas plataformas surgiram pela primeira vez, a maioria evitou a regulamentação estatal convencional, alegando que não eram sistemas de transporte. Contudo, os artigos desta edição especial mostram como, ao longo do tempo, eles foram incorporados em regimes regulatórios em graus variados.

4 – A ASCENSÃO DA ECONOMIA GIG: IMPACTO E TENDÊNCIAS

Como tudo está migrando para o digital, quaisquer serviços ou produtos podem ser entregues on-line ou de formas híbridas, como notícias, serviços bancários, serviços médicos, educação, comércio, etc. (OSBURG, 2017). Mais importante ainda, os avanços tecnológicos (tecnologias de informação e comunicação (TIC) e a Internet deram início a novas formas de economia, como a “economia de acesso”, a “economia de plataforma”, a “economia da partilha”, também a “economia gig” (SCUOTTO et., 2021)

A economia gig está crescendo rapidamente entre todas essas novas tendências da economia de plataforma. No entanto, a definição universal precisa de “economia gig” ainda é bilateral e muito permanece desconhecido. O termo “economia gig” tem apenas uma década. Em particular, a Airbnb, a Uber, a Lyft, a TaskRabbit e a Upwork tornaram-na numa popular empresa de plataforma e na razão da ascensão da gig economy (VALLAS e SCHOR 2020). Embora alguns tenham argumentado que o “trabalho de show” não é um fenômeno novo, já que os músicos de jazz trabalhavam como “shows” em 1915 (FRIEDMAN, 2014). Geralmente, o trabalho gig existe desde a era industrial, a única diferença é que a tecnologia o elevou a outro nível.

Há apenas alguns anos, os contratos de curto prazo ou os trabalhos freelancer eram considerados parte da gig economy (HEALY et al. 2017). No entanto, o conceito de gig economy tem implicações e invenções mais amplas, não se limitando apenas a contratos de curto prazo de transporte ou entrega de alimentos, mas incluindo todas as profissões em modos de trabalho digitais ou remotos. Geralmente, pode ser definido como o local onde empregadores e empregados se reúnem em plataformas online para realizar tarefas específicas). Por um lado, o desenvolvimento das TIC, os avanços na tecnologia blockchain e a prontidão individual embarcaram na economia gig. Além disso, a pandemia da COVID-19 acelerou a adoção da gig economy, onde todos precisavam de trabalhar remotamente. Durante a COVID-19, a média diária de tarefas/empregos aumentou e isso afetou positivamente a gig economy.

A economia gig está se expandindo rapidamente devido a mudanças culturais no sentido de adotar um estilo de trabalho flexível e independente e aos avanços tecnológicos. Além disso, o sistema educativo de hoje também foi perturbado pela nova geração. No geral, 53% dos trabalhadores temporários, a maioria com idades entre 18 e 34 anos, dependem do trabalho temporário como principal fonte de

renda. Na verdade, muitas pessoas preferem trabalhar em casa e se adaptaram a isso. Este desejo e o desemprego certamente empurrarão mais pessoas para a economia gig.

Da mesma forma, empresas e corporações também preferem contratar trabalhadores temporários. De acordo com uma pesquisa da Zippia, 84% dos trabalhadores temporários têm uma visão positiva do seu trabalho e 97% deles respondem que são mais felizes do que os funcionários em tempo integral. Quanto às indústrias, a maior parte do trabalho é em design artístico (75%) e no setor de software e TI. No geral, a economia gig cresceu 15 vezes mais rápido do que o mercado de trabalho tradicional. Existem 70 milhões de trabalhadores gig registrados na plataforma de trabalho gig a nível mundial, e este número cresce 26% anualmente (HEEKS, 2017).

É evidente que o mercado de trabalho está a mudar e o emprego a tempo inteiro está a ser substituído por contratos de curta duração. A ascensão de trabalhadores contratados independentes e o corolário de uma nova forma de trabalho conhecida como “trabalho temporário” estão, em última análise, ligados ao sistema fiscal. É difícil diferenciar entre indivíduos que trabalham para seu próprio negócio ou apenas trabalho individual. Portanto, os indivíduos podem enfrentar diferentes tratamentos fiscais ou diferentes cargas fiscais. Pelo contrário, o emprego gig pode levar à questão da evasão fiscal ou do aproveitamento de incentivos fiscais. De um estudo empírico de Wood et al., (2019), pode-se concluir que países de rendimento médio-baixo, como a Nigéria, a Malásia e as Filipinas, obtiveram um resultado positivo com a economia gig. O emprego temporário, ao mesmo tempo que torna o emprego e os salários mais flexíveis, transfere o risco de flutuações econômicas para os trabalhadores.

De acordo com um relatório da Organização Internacional do Trabalho, o número de plataformas digitais de trabalho aumentou rapidamente de 2007 a 2021, de 50 para 777 plataformas com base em dados de 98 países. Além disso, em muitos países em desenvolvimento, o trabalho por conta própria representa quase 50% dos trabalhadores, enquanto nos países desenvolvidos os trabalhadores realizam frequentemente trabalhos temporários para obter um rendimento complementar. Assim, espera-se que o aumento do trabalho gig seja ampliado (OIT 2022). Quanto à popularidade do trabalho, programação e trabalhos relacionados a TI (multimídia, web design) respondem por mais de 59% do trabalho gig. O segundo trabalho mais popular é a redação ou tradução de conteúdo, que representa 15% de

todo o trabalho freelancer. Em contraste com a década anterior, os trabalhadores gig são altamente qualificados, já que 32% deles possuem diploma de bacharel e 45% deles possuem pós-graduação. Além disso, atualmente, os engenheiros de dados e os gestores de projetos de TI são trabalhos particularmente exigentes, que aumentaram 23% e 31%, respectivamente (HLEBOWITSCH, 2021). O estudo mostrou que todas as faixas etárias participaram da gig economy, independentemente do seu nível de escolaridade. Quanto à faixa etária, aqueles com idade entre 25 e 34 anos foram os mais ativos e tiveram maior participação entre todas as faixas etárias. Além disso, o estudo resultou na conclusão de que o gênero não tem uma importância decisiva, uma vez que, em alguns países, os trabalhadores do sexo masculino são dominados, enquanto o Reino Unido e a Itália, por exemplo, têm mais mulheres do que homens (OSTOJ, 2021).

Muitas pesquisas concentraram-se no emprego e nos acordos de trabalho temporário na última década (GRAHAM et al. 2017). O trabalho gig é uma parte do trabalho de plataforma categorizado em quatro tipos principais de trabalho de plataforma - a saber,

- 1 – Funcionários altamente qualificados e contratados independentes;
- 2 – Consultores e freelancers baseados em nuvem;
- 3 – Trabalhadores gig (entrega de comida, domicílio trabalhos de reparação e cuidados) e;
- 4 – Tarefas inteiramente online que requerem pouco treinamento e experiência (VALLAS e SCHOR, 2020).

Em contraste, alguns argumentam que todos os tipos de profissões, desde passeadores de cães a consultores de TI/negócios e advogados, podem ser empregados como trabalhadores temporários. Em vez de habilidade ou experiência, o trabalho gig só pode ser distinguido pelo tipo de contrato ou pelas relações sociais de trabalho, independentemente da tecnologia ou do tipo de trabalho (GRAHAM et al. 2017).

Além disso, muitos investigadores destacaram os efeitos do trabalho temporário como um novo tipo de emprego. Devido à flexibilidade do trabalho, a maioria das pessoas prefere trabalhar como trabalhadores temporários em vez de funcionários em tempo integral. Tanto os empregadores como os empregados podem beneficiar de trabalhos como ajudar a aumentar o conjunto de competências e proporcionar mais oportunidades. Os empregadores podem beneficiar do acesso a

talentos qualificados e da contratação de pessoas por menos dinheiro, porque não precisam de fornecer formação ou equipamento necessário. Da mesma forma, os funcionários podem beneficiar de maior independência, de poderem trabalhar independentemente da autorização/visto de trabalho ou da localização geográfica, de menos discriminação (religião, etnia ou deficiência) e de menos segregação profissional. No geral, proporciona mais oportunidades de ganhos e mantém o equilíbrio entre vida pessoal e profissional (GRAHAM et al. 2017).

No entanto, do lado negativo do trabalho gig, as relações baseadas em plataformas digitais ainda são confusas e complexas, como a incapacidade de modificar as condições de trabalho com as quais os trabalhadores devem concordar. Além disso, os gigs muitas vezes têm baixos salários, rendimentos incertos, risco de rescisão, má remuneração, condições de trabalho inseguras e baixa qualidade das atividades empresariais. Além disso, estudos demonstraram que o trabalho temporário pode resultar em isolamento social, horários de trabalho irregulares, excesso de trabalho e baixos salários, sem seguro social e sem pensões de reforma (HARDY e MCCRYSTAL 2022). No entanto, a gig economy é um fenômeno de tendência global, expandindo-se muito mais rapidamente do que o esperado, duplicando a sua dimensão. Embora a gig economy tenha impactos positivos e negativos, é uma nova normalidade nas relações de trabalho e de emprego. Apenas os desafios são como adaptá-lo de forma sustentável e atender às políticas sociais e políticas.

De acordo com um estudo da Mastercard, a economia gig global gerou 204 mil milhões de dólares em 2019 e deverá atingir 455 mil milhões de dólares até 2023 (MASTERCARD e KAISER ASSOCIATES. 2019).

De acordo com (AHSAN, 2018), espera-se que o setor da economia gig atinja 335 mil milhões de dólares até 2025. Em 2017, as expectativas dos investigadores eram de 9,2 milhões de trabalhadores gig nos EUA até 2021, mas o número real já atingiu 23,9 milhões de trabalhadores ocasionais e 10,2 milhões de trabalhadores em meio período. O crescimento de trabalhadores gig entre 2020 e 2021 nos EUA foi de 51% (KOLMAR, 2022). Isto significa que o crescimento da gig economy é mais intenso do que o esperado e crescerá ainda mais rápido. Portanto, os académicos e os decisores políticos devem desenvolver programas para equalizar os rendimentos e moldar o empreendedorismo para benefícios sociais.

4.1 – A Ascensão da Uberização: Impacto e Tendências na Economia Gig Contemporânea

A ascensão da economia gig, também conhecida como "economia de plataforma", "economia da partilha" ou "economia de acesso", tem transformado profundamente a forma como o trabalho é realizado e como os serviços são prestados. Esta tendência é impulsionada pelos avanços nas tecnologias de informação e comunicação (TIC) e pela disseminação da Internet, que permitiram que uma variedade de serviços e produtos fossem entregues online ou de forma híbrida. A economia gig abrange uma ampla gama de atividades, desde transporte de passageiros até entrega de comida, consultoria online e muito mais.

Embora o termo "economia gig" tenha apenas uma década, o trabalho temporário e contratos de curto prazo têm uma longa história, com músicos de jazz já atuando como freelancers em 1915. O que diferencia a economia gig atual é o papel da tecnologia, que a levou a um novo patamar. As plataformas como Airbnb, Uber e outras se tornaram empresas populares que impulsionaram essa tendência.

Um fator importante que impulsionou o crescimento da economia gig foi a pandemia da COVID-19, que acelerou a adoção desse modelo de trabalho, já que muitas pessoas tiveram que trabalhar remotamente. Trabalhadores temporários, freelancers e prestadores de serviços independentes agora desempenham papéis significativos em várias indústrias, desde design artístico até o setor de software e TI.

A flexibilidade e a independência oferecidas pela economia gig atraem tanto trabalhadores quanto empresas. Muitos trabalhadores, especialmente os mais jovens, preferem essa forma de trabalho, enquanto as empresas podem aproveitar o acesso a talentos especializados e a economia de custos associada à contratação de trabalhadores temporários.

No entanto, a economia gig também apresenta desafios significativos. As relações de trabalho baseadas em plataformas digitais frequentemente envolvem falta de clareza nas condições de trabalho, baixos salários, incerteza de renda e falta de benefícios, como seguro de saúde e pensões. Além disso, o isolamento social, horários irregulares e condições de trabalho precárias podem afetar negativamente os trabalhadores da gig economy.

O sistema fiscal também é afetado pela economia gig, pois é difícil distinguir entre trabalhadores independentes que operam seus próprios negócios e

trabalhadores temporários. Isso pode resultar em diferentes tratamentos fiscais e incentivos fiscais.

No entanto, a economia gig continua a crescer rapidamente em todo o mundo, com um aumento substancial no número de trabalhadores gig nos últimos anos. A expectativa é de que esse crescimento continue, com previsões que apontam para um aumento significativo no valor total da economia gig nos próximos anos.

Para lidar com os desafios e oportunidades apresentados pela economia gig, é essencial que acadêmicos, formuladores de políticas e empresas desenvolvam programas e políticas que promovam a equidade, garantam proteção social e garantam que os benefícios desse novo paradigma de trabalho sejam distribuídos de maneira justa. À medida que a economia gig continua a se expandir, a compreensão profunda de suas implicações se torna cada vez mais crucial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ascensão da "uberização" do trabalho, com plataformas como Uber e Gojek como principais expoentes, trouxe consigo uma série de complexidades sociais que moldaram significativamente a paisagem econômica e social. O surgimento dessas plataformas disruptivas não apenas transformou a maneira como as pessoas se deslocam, mas também reconfigurou as dinâmicas de trabalho e sociabilidade em todo o mundo. No entanto, essas transformações não ocorreram sem desafios e controvérsias.

Uma das principais áreas de conflito envolveu a resistência por parte dos setores tradicionais, como taxistas e mototaxistas. A redução das tarifas para os trabalhadores da mobilidade tradicional levou a protestos e disputas significativas em muitas regiões. Para enfrentar essas questões, os governos começaram a intervir, regulamentando as operações das empresas de plataforma e estabelecendo taxas para os motoristas.

À medida que as plataformas de mobilidade amadureceram, elas precisaram se adaptar às realidades locais. Isso ocorreu por várias razões, incluindo a pressão do ativismo social, a necessidade de lidar com formas tradicionais de mobilidade já estabelecidas e o respeito pelas estruturas e instituições sociais existentes em diferentes países e regiões.

A metodologia etnográfica emergiu como fundamental para compreender essas mudanças complexas. Os pesquisadores adotaram abordagens etnográficas para explorar as mobilidades de plataforma, levando em consideração as dinâmicas locais, as relações sociais e os contextos culturais que desempenham papéis essenciais na formação dessas novas realidades.

Um dos principais pontos de discussão neste cenário é o trabalho precário e o controle digital exercido sobre os trabalhadores nas plataformas. As assimetrias de poder entre os criadores das plataformas e os trabalhadores são evidentes, com a padronização e a mensuração do trabalho sendo facilitadas por meio de algoritmos e métricas de desempenho. Isso levanta questões sobre direitos trabalhistas, segurança contratual e distribuição justa dos lucros.

Finalmente, o conceito de "justiça de mobilidade" se tornou cada vez mais relevante. A mobilidade está intrinsecamente ligada a questões de poder e capital, e

a pandemia de COVID-19 destacou ainda mais as desigualdades nas mobilidades, à medida que alguns trabalhadores continuaram altamente móveis, enquanto outros foram forçados a permanecer onde estavam. Essas questões têm implicações significativas para a justiça social, econômica e ambiental.

Em resumo, as mobilidades de plataforma representam uma mudança profunda na forma como as pessoas se movem, trabalham e interagem socialmente. Elas continuam a evoluir e a desafiar as normas estabelecidas, exigindo uma análise contínua e uma consideração cuidadosa das implicações sociais e econômicas envolvidas.

REFERÊNCIAS

- BARKER, Josué. 2005. “**Engenheiros e sonhos políticos: a Indonésia na era dos satélites**”. *Antropologia Atual*, p. 46: 703–727. doi:10.1086/432652.
- BIALSKI, Paula. 2020. “**Acelerando, desacelerando, quebrando: uma etnografia da mobilidade baseada em software**”. *Mobilidades*, p. 15: 740–755. doi:10.1080/17450101.2020.1816035.
- COLEMAN, E. Gabriella. 2013. **Liberdade de codificação: a ética e a estética do hacking**. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- CRESWELL, Tim. 2010. “**Rumo a uma Política de Mobilidade**”. *Meio Ambiente e Planejamento D: Sociedade e Espaço*, p. 28: 17–31. doi:10.1068/d11407.
- CHRISTENSEN, Mathilde Dissing. 2022. “**Realizando uma economia ponto a ponto: como os anfitriões do Airbnb navegam nas estruturas sócio-institucionais**.” *Jornal de Turismo Sustentável*, p. 30: 966–982. doi:10.1080/09669582.2020.1849231.
- DUTRA, Renata Queiroz; COUTINHO, Raianne Liberal. **ACELERAÇÃO SOCIAL, UBERIZAÇÃO E PANDEMIA: QUEM PRECISA DO DIREITO DO TRABALHO?** *Revista Direito.Unb*, Brasília, v. 4, n. 2, p. 198-223, ago. 2020. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/revistadedireitounb/issue/view/2119>. Acesso em: 19 set. 2023.
- EVANS, David M. 2018. “**Repensando culturas materiais de sustentabilidade: consumo de commodities, biografias culturais e seguindo a coisa**.” *Transações do Instituto de Geógrafos Britânicos*, p. 43: 110–121. doi:10.1111/tran.12206.
- FORD, Michele e Vivian Honan. 2016. “**O efeito Go-Jek**.” *Dentro da Indonésia*, 126 (outubro-dezembro). https://www.insideindonesia.org/index.php?option=com_content&view=article&id=3338:michele-ford-and-vivian-honan&tmpl=component&Itemid=101
- FLORENE, Úrsula. 2020. “**Grab, Gojek costumava intimidar ativistas na Indonésia**.” *Tecnologia na Ásia*, 14 de julho. <https://www.techinasia.com/warning-grab-gojek-utilized-intimidate-activists-indonesia>
- GANDINI, Alexandre. 2019. “**Teoria do Processo de Trabalho e a Economia Gig**.” *Relações Humanas*, p. 72: 1039–1056. doi:10.1177/0018726718790002.
- HOWE, J. The rise of crowdsourcing. *Wired Magazine*, n. 14, p. 1-5, 2006.
- MARIANO, Cristina. 2019. “**Go-Jek, Grab golpeado com novo regulamento na Indonésia**.” *Travel Daily*, 9 de maio. <https://www.traveldailymedia.com/go-jek-slaps-with-new-regulation-in-indonesia/>

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Livro I: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Livro II: o processo de circulação do capital. São Paulo: Boitempo, 2014.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Livro III: o processo global da produção capitalista. São Paulo: Boitempo, 2017.

MÉSZÁROS, I. **Para além do capital: rumo a uma teoria da transição**. São Paulo: Boitempo, 2011.

MÉSZÁROS, I. **A teoria da alienação em Marx**. São Paulo: Boitempo, 2016.

OIT – Organização Internacional do Trabalho. **COVID-19** and the world of work: Impact and policy responses. ed. 1. 18 mar. 2020. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/dgreports/dcomm/documents/briefingnote/wcms_738753.pdf. Acesso em 19 out. 2023.

OLIVEIRA, F. **Crítica à razão dualista/O ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.

SIGNES, A. T. **O mercado de trabalho no século XXI: on-demand economy, crowdsourcing e outras formas de descentralização produtiva que atomizam o mercado de trabalho**. In: LEME, A. C. R. P.; RODRIGUES, B. A.; CHAVES JUNIOR, J. E. R. *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. x-y.

SASSEN, Saskia. 2002. **“Introdução: Localizando Cidades em Circuitos Globais.”** Em *Redes Globais, Cidades Ligadas*, editado por Saskia Sassen. Nova York, NY: Routledge.

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

SHELLER, Mimi. 2018. **Justiça da Mobilidade: A Política de Movimento em uma Era de Extremos**. Londres: Verso Books.

SHELLER, Mimi. 2020. **“Justiça de Mobilidade”**. No *Manual de Métodos de Pesquisa e Aplicações para Mobilidades*, editado por Monika Büscher, Malene Freudendal-Pedersen, Sven Kesselring e Nikolaj Grauslund Kristensen, 11–20. Northampton: Publicação Edward Elgar.

SRNICEK, N. **Platform capitalism** Cambridge/Malden: Polity, 2017.

Tolentino, Jia. 2017. **“A Gig Economy comemora trabalhar até a morte.”** *Nova-iorquino*, 22 de março. <https://www.newyorker.com/culture/jia-tolentino/the-gig-economy-celebrates-working-yourself-to-death>

UBER. **Afinal, qual é a nota mínima exigida pela Uber?** 2018. Disponível em: <Disponível em: <https://uberbra.com/afinal-qual-e-a-nota-minima-exigida-pela-uber/>>.

VAN DOORN, Niels. 2017. “**Trabalho de plataforma:** sobre a exploração racializada e de gênero do trabalho em serviços de baixa renda na economia 'sob demanda'.” *Informação, Comunicação e Sociedade*, p. 20: 898–914. doi:10.1080/1369118X.2017.1294194.

XIANG, Biao. 2021. “**O emergente 'negócio de mobilidade'.**” *Inventário MoLab de Mobilidades e Mudanças Socioeconômicas*. Halle/Saale: Antropologia da Experimentação Econômica, Instituto Max Planck de Antropologia Social. <https://www.eth.mpg.de/molab-inventory/mobility-business/emerging-mobility-business>

DISCENTE: Robson Abreu Almeida

CURSO: Direito

DATA DE ANÁLISE: 04.11.2023

RESULTADO DA ANÁLISE

Estatísticas

Suspeitas na Internet: **4,2%**

Percentual do texto com expressões localizadas na internet [△](#)

Suspeitas confirmadas: **3,98%**

Confirmada existência dos trechos suspeitos nos endereços encontrados [△](#)

Texto analisado: **95,82%**

Percentual do texto efetivamente analisado (frases curtas, caracteres especiais, texto quebrado não são analisados).

Sucesso da análise: **100%**

Percentual das pesquisas com sucesso, indica a qualidade da análise, quanto maior, melhor.

Analisado por Plagius - Detector de Plágio 2.8.5
sábado, 4 de novembro de 2023 09:06

PARECER FINAL

Declaro para devidos fins, que o trabalho do discente **ROBSON ABREU ALMEIDA**, n. de matrícula **14706**, do curso de Direito, foi aprovado na verificação de plágio, com porcentagem conferida em 4,2%. Devendo o aluno realizar as correções necessárias.

Documento assinado digitalmente
 HERTA MARIA DE ACUCENA DO NASCIMENTO SI
Data: 06/11/2023 17:31:30-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

(assinado eletronicamente)
HERTA MARIA DE AÇUCENA DO N. SOEIRO
Bibliotecária CRB 1114/11
Biblioteca Central Júlio Bordignon
Centro Universitário Faema – UNIFAEMA