

UNIRIO

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS POLÍTICAS E JURÍDICAS
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

FERNANDO CÉSAR RIBEIRO PEREIRA

**UBERIZAÇÃO DO TRABALHO E A PRECARIZAÇÃO DAS RELAÇÕES
TRABALHISTAS NO BRASIL**

RIO DE JANEIRO, RJ – BRASIL

2023



FERNANDO CÉSAR RIBEIRO PEREIRA

**UBERIZAÇÃO DO TRABALHO E A PRECARIZAÇÃO DAS RELAÇÕES
TRABALHISTAS NO BRASIL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Administração Pública como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Administração pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

Orientador: Profº Steven Dutt Ross

RIO DE JANEIRO, RJ – BRASIL

2023

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente meus pais, em especial a minha mãe, que sempre me apoiou nas minhas diversas decisões contraditórias e ajudou da melhor forma que pôde desde o início da minha jornada acadêmica e da minha vida.

À minha namorada, meu maior presente do ano de 2022, que muito me apoiou e ajudou nos últimos meses para a conclusão desde trabalho, que me faz meus dias mais completos e me enche de felicidade.

Aos meus amigos e companheiros de curso, essenciais para a minha não-desistência nesses vários anos que aqui estive.

É um agradecimento mais que especial ao meu orientador, Steven Ross, que me aturou em diversas trocas de tema durante vários semestres, e me ajudou muito não só no TCC, como em diversos outros momentos da faculdade. Que contribuiu, mesmo que indiretamente, para a minha jornada profissional em uma grande empresa, me despertando o interesse no R e na área de programação. Mais do que um orientador, um amigo e companheiro a quem devo muito.

RESUMO

A Uberização do trabalho, enquanto método de relação laboral, representa uma nova face do fenômeno da terceirização, em que aplicativos de internet utilizam mão-de-obra precarizada para realização de trabalho sob demanda. Tendo isso em vista, o estudo busca traçar uma relação entre os autores engajados na problemática e os personagens envolvidos no processo. Para esta análise, foi utilizada uma base de dados extraída do Twitter, que posteriormente foi tratada na linguagem R. O objetivo central do trabalho é analisar como os principais atores do processo de Uberização percebem esse sistema, seus pontos positivos e negativos. Propõe-se, assim, apresentar reflexões e analisar a origem deste novo cenário na sociedade, buscando contribuir para o debate e para Administração Pública, de forma a trazer relevância para o tema e, conseqüentemente, para a qualidade de vida dos trabalhadores e cidadãos.

Palavras-chave: Uberização, Precarização, Trabalho, Linguagem R, Twitter.

ABSTRACT

The uberization of work, while a method of employment relationship, represents a new face of the phenomenon of outsourcing, in which internet applications use precarious labor to carry out work on demand. With that in mind, the study seeks to trace a relationship between the authors engaged in the problem and the characters involved in the process. For this analysis, a database extracted from Twitter was used, which was later treated in the R language. The main objective of the work is to analyze how the main actors of the Uberization process perceive this system, its positive and negative points. It is proposed, therefore, to present reflections and analyze the origin of this new scenario in society, seeking to contribute to the debate and to Public Administration, in order to bring relevance to the theme and, consequently, to the quality of life of workers and citizens.

Keywords: Uberization, Precariousness, Work, R Language, Twitter

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO.....	7
1.1	Objetivo Geral.....	8
1.2	Objetivos Específicos	8
2.	REVISÃO DA LITERATURA.....	8
2.1	Contexto histórico da precarização.....	8
2.2	A ascensão oriental	11
2.3	A Gig Economy	14
2.4	Aspectos legais da precarização.....	16
2.5	Os aplicativos no Brasil	18
2.6	Precarização dos trabalhadores	21
2.7	Uberização para os autores	23
3.	METODOLOGIA.....	24
3.1	Coleta de Dados	25
3.2	Tratamento dos Dados	25
3.3	Construção dos resultados	26
3.4	Ferramentas de análise.....	26
4.	RESULTADOS	27
4.1	Visão do motorista.....	27
	A (in)segurança da mulher	31
	O “golpe do cheiro”	32
	Rede de co-ocorrência e bigrama	34
4.2	Visão do passageiro	37
	Rede por coocorrência e bigrama	41
4.1	Visão analítica.....	45
	O caso Queixuda.....	45
	Rede por co-ocorrência e bigrama.....	50
5.	CONCLUSÃO.....	58
6.	REFERÊNCIAS	60

1. INTRODUÇÃO

O termo Uberização, que nasceu em derivação da própria empresa Uber, é uma denominação dada ao fenômeno de transformação de empregos tradicionais em atividades caracteristicamente precárias e precarizadas, com escassa proteção e direitos para os trabalhadores. A exploração da força de trabalho se desenvolveu de diferentes formas ao longo do tempo. O que hoje se desenha como formas flexíveis e de livre trabalho, podem ser consideradas maneiras mais sofisticadas de precarização da atividade produtiva.

Embora o presente estudo tenha a finalidade de identificar as transformações das relações de trabalho em conjunto com as significativas mudanças digitais que o mundo presenciou nas últimas décadas, as situações de precariedade dentro das relações de trabalho já vinham se desenhando há um tempo significativamente maior. A histórica luta de classes, do trabalhador contra o capital, da burguesia contra o proletariado (MARX, 1850), ou pelo menos contra seus direitos, constituem uma relação de altos e baixos na relação ao longo do tempo.

O mundo nunca passou por transformações de maneira tão abrupta como acontece hoje, mudanças que antes demoraram décadas para acontecer, com o advento da tecnologia e da globalização, hoje são superadas em poucos meses. Por um lado, essa aceleração pode trazer benefícios a nós enquanto consumidores, por outro, é importante perceber as nuances da transformação, para se tomar medidas legais protecionistas quanto aos aspectos negativos que essa situação traz, principalmente no que diz respeito aos direitos trabalhistas fundamentais que foram conquistados ao longo dos anos.

A Uberização, como ficou conhecida no Brasil, faz parte de um segmento de flexibilização e terceirização mundial das relações de trabalho, o fenômeno está incluído em um organismo mais abrangente, conhecido como *Gig Economy*. O modelo refere-se às mudanças que vem ocorrendo nos últimos, onde o trabalho formal vem perdendo espaço para trabalhos sob demanda, seja para os serviços de aplicativos *delivery*, de transporte, serviços de hospedagem ou *freelances* no geral. Apesar da informatização oferecer facilidades ao consumidor, seja na economia de tempo ou dinheiro, as condições dos trabalhadores envolvidos na questão demandam atitudes legais por parte do Estado.

Neste contexto, a classe dos “uberizados” vem ganhando destaque no debate sobre a necessidade de protecionismo estatal aos direitos do trabalhador. A todo o tempo vemos

notícias sobre protestos de motoristas ou entregadores de aplicativo, reivindicando direitos e melhores condições, em paralelo a isto, os aplicativos vem ganhando cada mais popularidade entre os usuários.

Seguindo esta linha, o presente estudo buscou construir um retrato histórico temporal das transformações trabalhistas ao longo das últimas décadas e, com isto, traçar um paralelo baseado em três visões importantes envolvidas na questão: o trabalhador, o usuário e uma visão analítica/acadêmica do problema em questão. A análise foi construída em cima de uma base de dados extraídas da rede social Twitter, categorizando a opinião geral dos personagens propostos.

1.1 Objetivo Geral

O objetivo deste trabalho é analisar a percepção dos personagens envolvidos no processo de Uberização a partir de opiniões emitidas na rede social Twitter.

1.2 Objetivos Específicos

Uma vez a alcançar o objetivo central, outros objetivos foram traçados de modo a construir o contexto do cenário que se propõe a analisar, para isto, as seguintes questões acadêmicas foram levantadas:

- a) Mostrar a origem de fenômeno da Uberização dentro do contexto histórico mundial
- b) Comparar nuvens de palavras, redes de co-ocorrência e bigramas das três visões propostas: motorista, passageiro e visão analítica
- c) Compreender a visão dos grupos a partir da repercussão de tweets populares sobre o Uber
- d) Debater as medidas legais que estão sendo debatidas em prol da recuperação dos direitos trabalhistas

2. REVISÃO DA LITERATURA

2.1 Contexto histórico da precarização

Difundido no século XIX em uma tentativa de expandir a industrialização, o Liberalismo Clássico se popularizou como uma ideia de não interferência do Estado na economia. A doutrina teorizava que o mercado se regularia por si próprio e a economia cresceria

de maneira mais fluida. Em referência a um dos maiores símbolos do liberalismo moderno, Adam Smith (1759), em seu livro “Teoria dos Sentimentos Morais”, dizia que a “mão invisível do mercado” seria a própria reguladora da economia e beneficiaria a todos, ricos e pobres.

Todavia, a história não se construiu conforme o roteiro apresentado, e no fim do século XIX, a situação da classe trabalhadora era muito precária: sem direito a férias remuneradas, sem limites de jornadas de trabalho, sem descanso semanal, sem salário mínimo. Em resumo, a burguesia decidia pelas condições dos trabalhadores e os enxugou todos as garantias em prol de um aumento da margem de lucro. Esta situação culminou em um numeroso aumento dos sindicatos e da luta por direitos trabalhistas, dando voz às ideias de John Keynes e à teoria do Estado do Bem-estar Social.

Keynes (1936), em seu livro “A Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda”, argumentava que era papel do Estado atestar um padrão mínimo de qualidade de vida ao trabalhador, garantindo acesso à educação, assistência médica, previdência, entre outros. Estes serviços viriam por meio de investimentos diretos do Estado ou através de políticas públicas que assegurassem o assalariado. Para Keynes, isto era na verdade um investimento, e que o dinheiro voltaria em forma de consumo, uma vez que os trabalhadores não teriam gastos com serviços básicos. O impacto também viria de forma positiva em forma de pleno emprego, uma vez que o Estado garantiria seguridade nesse setor, diminuindo o risco de inflação.

Em 1929, a quebra da Bolsa de Nova Iorque causou a Grande Depressão, um episódio que marcou um forte período de recessão no capitalismo internacional, afetando principalmente o Estados Unidos da América e o modelo liberal que estava em exercício. Diante desta situação, o presidente em exercício das Nações Unidas propôs o *New Deal* e a implementação do Estado keynesianista, com intensa intervenção do Estado na economia e um pacote robusto de direitos trabalhistas. Isto também significava encargos e pagamento de impostos, e de uma forma geral, é algo que parte do empresariado tenta diminuir para maximizar os lucros. Apesar dos opositores, o sistema perdurou por décadas e foi replicado em diversos locais ao redor do mundo. No Brasil, os governos de Lula e Dilma são exemplos de aplicação das ideias de Keynes, por exemplo, nas políticas de priorização de pleno emprego empregadas nesses governos.

Após décadas de uma política de forte Estado regulador, no começo dos anos 1970 os pensadores liberais perceberam que suas ideias começaram a ser ouvidas mais uma vez, depois

de terem sido ignoradas por anos. Muitos dos novos apoiadores eram jovens demais para terem passado pela Crise de 1929 e sentido na pele as consequências do episódio. A nova velha perspectiva foi chamada de neoliberalismo e de fato possuía algumas alterações em relação ao liberalismo clássico, mas mantinha sua espinha dorsal. A ideia geral era de que se deveria maximizar a concorrência e competitividade a todo custo, por meio da flexibilização das relações e transferência de riscos para o trabalhador.

Uma reivindicação neoliberal que se consolidou na década de 1980 foi a de que os países tinham de perseguir “a flexibilidade do mercado de trabalho”. A menos que os mercados de trabalho se flexibilizassem, os custos trabalhistas aumentariam e as corporações transfeririam a produção e o investimento para locais onde os custos fossem mais baixos; o capital financeiro seria investido nesses países, em vez de ser investido “em casa. (STANDING, 2013, p. 22)

Após aproximadamente uma década ganhando espaço em detrimento de um Estado keynesianista que vinha se desgastando com o aparelhamento estatal, o diagnóstico que fora traçado pelos neoliberais era de um colapso iminente. Mesmo os sociais-democratas, defensores do Estado centralizado, assistiram atônitos o neoliberalismo e a flexibilização das relações ganhar asas e levantar voos cada vez mais altos. Diferente do que houve com o *New Deal*, o neoliberalismo não foi implementado por meio de um decreto, as seguridades trabalhistas foram se desgastando pouco a pouco. As décadas que se sucederam foram de intensa mudança nas relações, possivelmente num processo que dura até os dias de hoje, concebendo um novo grupo que Standing (2013) conveniu chamar de “O precariado”

O precariado, segundo o autor, não fazia parte da classe trabalhadora, do proletariado, da classe média ou mesmo da classe informal. Essas denominações sugerem relações de longo prazo e, para ele, o precariado ainda é uma classe em formação. O cenário que se instaurou foi de tal insegurança que esta classe não mais conhecia seu empregador ou seus companheiros de trabalho, enfraquecendo os sindicatos. Diante da insegurança financeira e trabalhista vivida na pele, manifestações passaram a emergir ao redor do mundo no começo do século, o inimigo por sua vez, não era de conhecimento de todos. Os grupos não tinham homogeneidade em suas reivindicações, não eram capazes de apontar de maneira uniforme o que deveria ser combatido, seus companheiros de luta ou mesmo o que precisava ser mudado. Embora por um lado compreendessem que precisava haver mudanças, por outro, muitos dos manifestantes desprezam a relação de trabalho monótono experimentada em períodos anteriores e assistida

na figura dos pais, especialmente em um cenário de crescente dinamismo proporcionado pela tecnologia.

Os meados dos anos 70 e 80 foram aceleradores para a implementação de certos mitos. Na época, conteúdos futuristas ganharam bastante popularidade, é o caso do filme “De Volta Para o Futuro” (1985) e a animação “Os Jetsons”, que embora seja de 1962, foi relançado em 1984, a série animada trazia vários elementos onde carros voadores e robôs trabalhavam em absoluta serventia aos humanos. Em paralelo, o cenário de corrida espacial proporcionado pela Guerra Fria trazia ao lúdico da população um cenário de rápido avanço tecnológico em benefício da humanidade. Desta forma, a globalização e o avanço das telecomunicações foram grandes responsáveis por espalhar um mito do fim do trabalho braçal. Nessa época não era raro encontrar filmes e desenhos onde era possível ver um mundo onde máquinas e robôs seriam responsáveis pela maior parte do trabalho pesado.

2.2 A ascensão oriental

O avanço do neoliberalismo experimentado ao longo dos últimos pouco mais de 40 anos, passou por um importante impulsionador para que as relações trabalhistas se desenvolvessem à maneira que acontecem hoje. Uma lacuna pouco mencionada entre o avanço desse modelo em meados de 1970 e a explosão tecnológica vivenciada desde o começo deste século passam pela entrada de um novo agente na economia.

Com enfoque nas novas tecnologias, o mundo parecia seguir para um processo de desindustrialização, focado no capital intelectual, mas em 1978, após uma grande crise local que deixou mais de 300 milhões de desempregados, aconteceu a abertura econômica da China através do reformista Deng Xiaoping. O país que até então era majoritariamente agrário, permitiu entrada de empresas estrangeiras, que enxergaram a possibilidade de maximizar os lucros enquanto utilizavam-se da mão de obra barata de um povo em situação vulnerável pós crise. Não demorou até que começassem a surgir empresas espalhadas por toda parte, dando início a um crescimento exponencial do processo industrial. Seguindo na contramão das principais economias do mundo, amparado pelo mito do fim do trabalho braçal, fraca moeda e pelo abundante contingente populacional que facilitou a exploração de mão de obra barata, a China passou a expandir rapidamente suas atividades industriais. Em pouco tempo o país se tornou parque industrial do mundo.

Um termo muito conhecido também surgiu nesta época, o chamado "*made in China*", que foi inicialmente propagado como sinônimo de produtos baratos e de baixa qualidade. Apesar da durabilidade, muitos eletrônicos se tornaram populares na época, como a venda de vídeo games "*brick game*", "*snake*" e os "*tamagotchis*", que apesar da origem japonesa, foram produzidos em larga escala para todo o mundo na década de 90 e início dos anos 2000. O início da era dos *games* foi marcada por diversas modas e tendências de produtos baratos que eram produzidas em larga escala e logo substituídas por outras.

Segundo dados do Banco Mundial, em 2022 o setor industrial contribuiu com aproximadamente 37,8% do PIB chinês e empregou 27% da população em 2021. Os altos índices no setor estão relacionados, principalmente, à mão de obra barata e fazem com que o país seja o principal destino global para terceirização de serviços, recebendo inúmeros investimentos estrangeiros. Embora a China não seja o principal foco deste estudo, tampouco o único país asiático com oferta de produtos e serviços de baixo custo, este é um ótimo exemplo do tema aqui abordado.

Embora, por vezes, se iniciem debates acerca da cultura oriental e dificuldade do ocidente em compreender o que se passa no sul do globo, a China experimenta cerca de 2 mil greves por ano segundo Rosana Machado em matéria de 2019 ao The Intercept Brasil. Fábricas terceirizadas como a Foxconn, ligadas à produção de Iphones da já citada Apple estão intimamente ligadas ao um aumento de suicídios de trabalhadores na última década.

Segundo a organização Students and Scholars Against Corporate Misbehaviour (Sacom), os operários da Foxconn trabalhavam, em 2010, doze horas por dia em média, recebendo salários aviltantes. Os estudos de Pun Ngai, Jenny Chan e Mark Selden nos mostram que a tragédia da Foxconn foi de tal intensidade que, nos primeiros oito meses daquele ano, 17 jovens trabalhadores entre 17 e 25 anos tentaram suicídio, dos quais 13 morreram. (ANTUNES, 2018, p. 33)

O cenário é alarmante, e serve de alerta para os tópicos tratados neste trabalho. Embora o contexto de implementação dos modelos seja significativamente diferente, a diminuição gradativa dos direitos no tópico tratado e no atual cenário de Uberização podem estar se aproximando pouco a pouco. Neste sentido, resta elevar os debates acerca do assunto e a luta por melhores condições de trabalho, para que não se repitam situações como a citada acima. Um outro exemplo oriundo da Ásia é a Índia, há uma década nos meios sociais de tecnologia e

programação, era comum ouvir frases como “tem sempre um indiano que faz melhor e mais barato”. Não é mais tão comum ouvir esses dizeres, uma vez que o mundo seguiu uma tendência de demanda de capital intelectual tecnológico tão grande nos últimos anos que nem mesmo a segunda maior população do mundo é capaz de suprir tantos postos de trabalho. Mas é um ponto de reflexão o impacto que uma nação do outro lado no mundo tenha para influenciar de maneira tão direta o pensamento ocidental e causar receio em ter seu emprego precarizado.

Este tópico teve o objetivo de abordar brevemente as transformações acontecidas neste período pós Estado do bem-estar social, principalmente na China, e mostrar o quanto isso ajudou a transformar e precarizar as relações trabalhistas ao redor do mundo nas últimas décadas. Na obra de Ricardo Antunes (2018), “O privilégio da servidão”, é possível encontrar um compilado de depoimentos de mineiros de países europeus, e a sensação de vazio experimentada por eles com o fechamento das minas para exploração de minérios em países do Sul do mundo:

Outro depoimento operário é cáustico: nesses países periféricos, os mineiros trabalham muito mais e ganham menos. Se um dia a mina voltar para a França, acrescenta, será sob o controle da China... A nostalgia em relação ao passado e o desencanto quanto ao presente se encontram. (ANTUNES, 2018, p. 28)

Márcio Pochmann (1999), em seu livro “O trabalho sob fogo cruzado: exclusão, desemprego e precarização no final do século”, também já alertava para uma tendência de desmonte dos direitos que pareciam já terem sido consolidados décadas antes.

As principais economias capitalistas poderiam permitir a constituição de uma nova sociedade tecnologicamente mais avançada, fundada no conhecimento. Entretanto, em face da atual situação de desordem internacional, conforma-se um quadro socioeconômico muito heterogêneo, marcado por fortes sinais de retrocesso no mundo do trabalho (POCHMANN, 1999, p. 38)

Após alcançar o ranking de segunda maior economia do mundo, a China agora toma providência visando acabar com a cultura de trabalho excessivo. Segundo matéria de outubro de 2021 da CNN Brasil, a prática conhecida como “996”, comum entre as grandes empresas de tecnologia do país, onde os trabalhadores são expostos à jornadas de 12h por dia seis dias por semana, vem recebendo inúmeras condenações por parte do Supremo Tribunal Popular do país, vale ressaltar que a prática já é considerada ilegal no país. Em 2008 a China já havia implementado um pacote de direitos do trabalhador semelhante a CLT, visando uma mudança

da cultura do trabalho excessivo. Segundo matéria do jornal O Globo, em 2019, o bilionário chinês Jack Ma, defendeu em seu blog pessoal, a prática “996” e afirmou ser “uma benção” poder trabalhar nestes moldes, a declaração é importante para exemplificar quem são os verdadeiros interessados na exploração do trabalhador.

2.3 A Gig Economy

Até o momento, foi dado grande enfoque no período pós Segunda Guerra Mundial, que engloba a Terceira Revolução Industrial, também chamada de Revolução Tecno-Científica, fenômeno que se iniciou em meados do século XX após a Segunda Guerra Mundial. As mudanças experimentadas por essa transformação trazem elementos como a robótica, informática, telecomunicações etc.

O início do século XXI, e, em especial, a última década, trouxe à tona diversos outros movimentos e termos que convergem entre si, mas representam fenômenos diferentes. A Quarta Revolução Industrial, Gig Economy e Uberização, são exemplos de termos que se tornaram frequentes no citado período. A Uberização é o enfoque deste estudo e tem menções mais aprofundadas sobre o tema, todavia, é importante mencionar os fenômenos congruentes.

A Quarta Revolução Industrial ou Industria 4.0 é, segundo o Fórum Econômico Mundial, "a transição em direção a novos sistemas", e não é considerada uma extensão da Terceira tendo em vista a velocidade e impacto provocado por suas mudanças. Uma de suas principais características é a automação completa das fábricas, robôs e inteligência artificial. Todas essas substituições de pessoas por máquinas causam impacto em suas devidas proporções às relações trabalhistas. A literatura considera que esta etapa teve início em 2011, a partir do início da última década, mas como mencionado no tópico anterior, essas mudanças já eram esperadas desde a década de 80, em especial a parte da automação das fábricas.

Já o ponto principal deste tópico, a Gig Economy, não é um termo novo. Sua origem exata não é bem definida, mas só passou a ter relevância a partir da década de 1950, empregado em referência à apresentações musicais únicas ou de uma noite (NUNBERG, 2016). Desde então, o termo Gig era utilizado nos Estados Unidos para se referir às apresentações independentes ou aos chamados freelances. Recentemente o termo ganhou novos contornos e passou a ser empregado em outro contexto.

O termo *gig economy*, especificamente, teve origem no ano de 2009, quando Tina Brown, editora do Daily Beast, escreveu artigo sobre como pessoas, após o colapso da economia norte-americana em 2008, buscavam trabalho na forma de “um monte de projetos flutuantes, consultorias e trabalhos em tempo parcial, enquanto realizavam transações em um mercado digital”. Para essas novas formas de trabalho, Brown cunhou o termo *gig economy* (DA CUNHA e MUCELIN, 2021)

Portanto, a economia Gig já existe há décadas, em forma de trabalhos informais e offline. A novidade, porém, se deve ao aumento expressivo do uso de plataformas online que conectam trabalhadores independentes a empregadores que precisam deste tipo de serviço, onde o termo também é conhecido por “*freelance Economy*” ou “*economy on demand*”. A autora ainda completa que "a novidade é que diploma universitário de universidades elitizadas não é mais a garantia de segurança profissional. Bem-vindos à época da Gigonomics". (BROWN, 2009)

No Brasil, embora em conversas informais com motoristas de aplicativos não seja raro encontrar trabalhadores que possuam graduação, inclusive em graduações conceituadas. A percepção das empresas era de que havia dificuldade em transmitir cultura organizacional neste modelo aos trabalhadores graduados e especializados, além das dificuldades de avaliação de métricas inerentes ao mesmo. Desta forma, o impacto da Gig economy se deu principalmente nos trabalhadores de base, como entregadores e motoristas de aplicativo, ademais, as altas taxas de desemprego que assolaram o Brasil nos últimos anos contribuiu para que o contingente populacional em situação de vulnerabilidade servisse como mão de obra barata. Segundo levantamento de 2022 da Austing Rating, o Brasil liderava o ranking de desemprego entre os países do G20, mesmo após uma queda de 13,1% para 8,9% entre os períodos de agosto de 2021 para agosto de 2022, respectivamente.

Assim, no mundo “pré-Covid-19”, empresas ainda preferiam contratar trabalhadores subordinados (empregados – na acepção clássica da palavra), ao invés de contratar diretamente trabalhadores da gig economy, apesar de haver, à época, tecnologia suficiente para permitir novas modalidades de trabalho." (DA CUNHA e MUCELIN, 2021)

É bem verdade que o enfoque do estudo seja a precarização do trabalho, como é de conhecido saber, assumindo um tom de crítica e apontando os problemas que se abaterem sobre as condições de trabalho da população. Contudo, é importante abrir um parêntese para os benefícios inerentes ao novo modelo, muitas empresas surgiram nestes novos moldes e outras se adaptaram e tiveram um crescimento exponencial a partir destes facilitadores, é o caso da “Airbnb”, a “Uber”, o “Ifood”, “Taskrabit” e o “Upwork”.

As três primeiras são de amplo conhecimento do brasileiro, sendo o Airbnb responsável por reserva de acomodações, como quartos ou casas. O serviço de aluguel permite que pessoas "comuns" ganhem uma renda extra que teria mais dificuldade em divulgar por outros meios, dada a popularidade atual da plataforma. Já a Uber e o Ifood serão tratados com mais atenção no tópico seguinte, sendo os colaboradores destas o maior enfoque deste estudo.

Vale destacar que o TaskRabbit e o Upwork ainda não se popularizaram em território brasileiro, sendo a primeira sendo responsável por uma oferta de serviços domésticos, manutenção, mudança etc. Já a Upwork é um serviço de freelances em um sistema de leilão. A diferença deste para os demais é o que o empregador tem a oportunidade de entrevistar e ter contato com o trabalhador, podendo explicitar suas necessidades e compreender se este está alinhado com o serviço oferecido. Também em um sistema de leilão, vale menção ao InDrive, o aplicativo russo de transporte de passageiros ainda opera com baixa popularidade no Brasil, mas funciona semelhante ao Uber, a diferença é que o usuário tem a possibilidade de aumentar ou diminuir os valores conforme achar justo ou necessário.

Numa primeira vista, a possibilidade e a facilidade dos serviços oferecidos pelas plataformas online parecem ser boas para ambos os lados. A flexibilidade proporcionada permite que as pessoas tenham mais controle sobre seus horários, os empregadores possuam farta oferta de colaboradores e o cliente possa encontrar serviços mais baratos do que os costumeiramente oferecidos por outros meios.

A preocupação, portanto, recai sobre os trabalhadores com menos qualificações, que por estarem presentes em um número expressivamente maior, são facilmente substituídos, não havendo preocupação das empresas em relação aos seus direitos e segurança pessoal. A flexibilidade e autonomia também caem por terra quando estes precisam se adequar às demandas do cliente. Assim, o tema passa a consolidar um necessário debate a respeito da proteção social dos trabalhadores, se tornando um tópico cada vez mais recorrente no Direito do Trabalho.

2.4 Aspectos legais da precarização

Com a entrada das Gig economy no Brasil e a oferta cada vez maior de serviços sob demanda, muito se discute acerca da legalidade destes sistemas. Principalmente em relação ao transporte por aplicativo, a possibilidade de oferecimento desse serviço sem qualquer tipo de regularização estatal foi extremamente questionada. Neste sentido, muitas foram as tentativas

de conferir algum contorno legal às atividades englobadas pelo novo fenômeno, no entanto, certo é que não há possibilidade de enquadrar o trabalho exercido nestes padrões dentro de uma relação formal de emprego.

A CLT, norma máxima do Direito Trabalhista no Brasil, define empregado como “toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário” (art. 3º, CLT). Em uma breve análise dessa descrição, podemos perceber quais os critérios legais para caracterização de uma relação de trabalho, quais sejam: a pessoalidade, a não-eventualidade, a onerosidade e a subordinação.

No que se refere à pessoalidade, tem-se que o empregado é contratado para exercer a atividade de acordo com as suas características, não podendo terceirizar o trabalho para quem não integre a relação de serviço. Já em relação à não-eventualidade, é preciso que o trabalhador desempenhe sua função de forma habitual. Ainda que não de modo contínuo, o empregado deve ao menos realizar o trabalho com previsão de repetibilidade futura. O elemento fático da onerosidade, por sua vez, se estabelece através da contrapartida pecuniária devida pelo empregador ao empregado pelos serviços prestados em regime laboral. Por fim, a subordinação se verifica a partir da dependência existente entre a atividade exercida pelo trabalhador e as ordens e determinações estipuladas pelo empregador. O instrumento que caracteriza a subordinação, é, por excelência, o próprio contrato de trabalho, no qual a autonomia do empregado fica limitada aos limites contratuais.

Com base no que define a legislação celetista, a jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho, no julgamento do RR nº 1000123-89.2017.5.02.0038, afastou a possibilidade de configuração de vínculo trabalhista entre motorista de Uber e a empresa por entender que (i) o motorista possuía autonomia e flexibilidade em relação à jornada de trabalho, (ii) que a Uber atua como intermediadora entre o prestador e os potenciais clientes e (iii) que a relação estabelecida pela empresa e pelo profissional é de parceria.

No entanto, certo é que a questão está longe de ser pacificada no Judiciário trabalhista. Em recente decisão, o Tribunal Superior do Trabalho (TST), em processo de nº 100353-02.2017.5.01.0066, reconheceu o vínculo trabalhista existente entre os motoristas de aplicativo e empresa Uber. Em sentido oposto ao acima mencionado, o Tribunal acabou por identificar os requisitos legais para caracterização da relação de trabalho entre a plataforma e os trabalhadores. Reconheceu o atributo da pessoalidade, uma vez que o prestador realizou

cadastro junto à empresa e a ela forneceu seus dados pessoais para realização do trabalho. Quanto à onerosidade, neste último julgado, a 3ª turma entendeu que o percentual percebido pelo motorista no valor das corridas era proporcional aos custos exigidos para prestação do serviço, de forma a ser considerado indiferente o elevado patamar de repasse. Afirma, ainda, que a atividade desempenhada pelo motorista não se dá de forma eventual, tendo a empresa controle dos acessos do trabalhador na plataforma. No quesito “subordinação”, por sua vez, atestou o Tribunal que a empresa Uber atua através da chamada “subordinação algorítmica”, conforme destaca a seguir:

Agregue-se, se não bastasse, uma quarta dimensão da subordinação, dita algorítmica – própria do novo contexto empresarial, em que o empresário passa a usar uma pleora de mecanismos telemáticos, computadorizados, internáuticos, hiperminuciosos e sensíveis a quaisquer movimentos dos seres humanos e máquinas envolvidos na dinâmica ou órbita de interesse do empreendimento estruturado. (RR nº 100353-02.2017.5.01.0066, TST, Rel. Min. Mauricio Godinho Delgado, 3ª Turma, Julgado em 6 de abril de 2022)

Em que pesem esses avanços legais, na prática, a situação dos trabalhadores das Gig economy no Brasil ainda é precarizada. Os trabalhadores de aplicativo seguem exercendo suas atividades sem qualquer proteção e garantias trabalhistas, enquanto perdura a controvérsia legal sobre o tema. Resta evidente, portanto, que a indefinição jurídica sobre o status desta categoria, acaba por prejudicar qualquer demanda com vistas a reduzir a precarização.

Porém, não é apenas na seara trabalhista que os debates jurídicos acerca da Uberização se encontram. No campo tributário, muitas são as discussões sobre a incidência dos impostos sobre a atividade dos aplicativos. Alguns municípios tentaram regular a atuação destas ferramentas, o que levou o Supremo Tribunal Federal (STF) a proferir julgados pacificando a questão.

2.5 Os aplicativos no Brasil

No Brasil, as duas principais empresas que envolvem a questão dos trabalhadores de aplicativo são a Uber e o Ifood. A Uber foi criada em 2009 por Garrett Camp e Travis Kalanick, em San Francisco, na Califórnia. Começou como uma empresa de táxi de luxo e, com o tempo, recebeu investimentos de grandes grupos como Google e Microsoft. A empresa de transporte mudou o mercado de “motoristas particulares” e está presente em mais de 200 países. No entanto, sua crescente popularidade também gerou polêmicas e crises corporativas. Apesar das

controvérsias, a companhia seguiu uma tendência de crescimento e popularização, se tornando um unicórnio¹, nos anos que se procederam, inclusive, é possível que as polêmicas em torno da instituição tenham ajudado a popularizá-la, com uma estratégia que se assemelha ao marketing do absurdo, quando notícias supostamente negativas acabam por popularizar a marca.

No Brasil, o serviço chegou em 2014, inicialmente no Rio de Janeiro, onde posteriormente seguiu para São Paulo e Belo Horizonte. No ano de 2015 começaram as polêmicas envolvendo os taxistas, classe que, até então, era dominante no setor e com alta barreira de entrada para novos motoristas em função dos altos custos de regularização e expedição de alvarás.

O sindicato dos taxistas acusou o aplicativo de concorrência desleal, entre outras várias irregularidades. Já neste ponto é possível notar os primeiros lesados pela uberização, o império dos carros amarelos era dotado de um prestígio que se esvaiu com uma velocidade que nem o maior dos pessimistas poderia imaginar. Em parte, seus protestos faziam sentido, os alvarás necessários para exercer a profissão de taxistas eram vendidos em mercados negros por até R\$ 150 mil em regiões de alto fluxo. Além disso, os taxistas precisavam realizar vários cursos, como relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros para concluir a certificação e a permissão para exercerem seus ofícios. Enquanto isso, os motoristas do aplicativo precisavam apenas de uma carteira de motorista e um carro. A concorrência era de fato desigual, mas os taxistas precisaram se adequar ou, no mínimo, tolerar as transformações.

Os experimentos de Uberismo do trabalho avançam em forma diversificada no espaço supranacional. Começaram com iniciativas no transporte individual, por meio da desregulamentação generalizada na oferta de sistema de taxis por aplicativos decorrentes das tecnologias de informação e comunicação até alcançarem atualmente os contratos de zero hora, cujo trabalhador permanece em casa aguardando a demanda de sua força de trabalho advinda de qualquer parte do mundo.” (POCHMANN, 2018, p. 76)

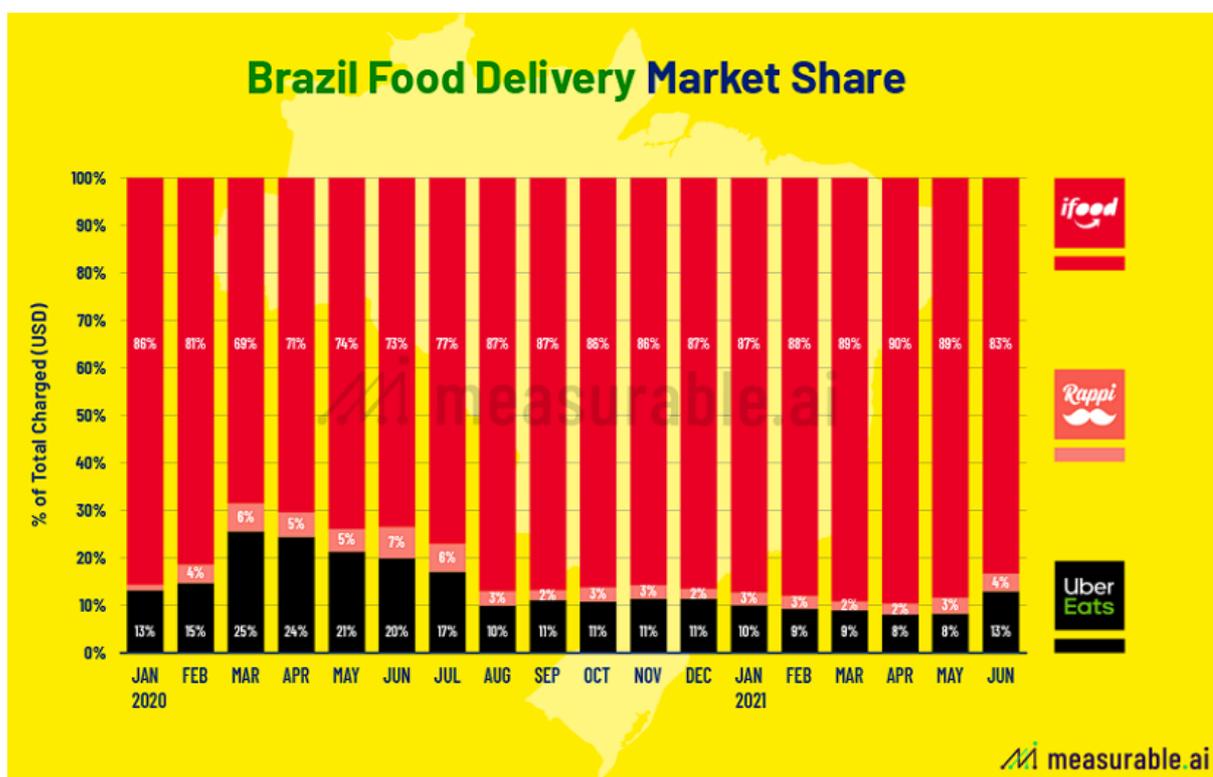
No final de 2016 a empresa lançou o Uber Eats, serviço de entrega de comida, mas esbarrou na já consolidada Ifood, dominante no setor. No dia 7 de janeiro de 2022, a Uber Eats deixou de operar no Brasil, apesar do posicionamento oficial da empresa de que estaria revendo sua estratégia no mercado nacional, a decisão veio apenas 2 dias após a sanção de um projeto de que obrigava empresas de aplicativo a contratar seguro de acidentes para os entregadores. Coincidência ou não, a questão é que de acordo com os dados da Measurable IA, em junho de

¹ “As empresas unicórnios são aquelas que atingem uma valorização de 1.000 milhões de dólares sem ter presença na bolsa e é o sonho de qualquer *start-up* tecnológica que começa a funcionar”

2021 o Ifood exercia um verdadeiro monopólio no mercado brasileiro, com uma fatia de 83% do mercado, contra apenas 13% da empresa californiana.

Já o Ifood, por sua vez, muito conhecido pelo povo brasileiro dada a sua atual natureza de quase monopólio no setor, o Ifood é um aplicativo de *delivery* de comida brasileiro que foi criado em 2011. A empresa nasceu com o nome “Disk Cook”, e inicialmente oferecia um cardápio impresso para que as pessoas ligassem e fizessem seus pedidos. No ano seguinte foi lançada a primeira versão do aplicativo, mas só passou a operar agressivamente no mercado de entrega em meados de 2015. Este modelo permite que as pessoas façam pedidos em restaurantes próximos e recebam a comida em casa. A empresa é uma das principais do setor no Brasil e está presente em outros países da América Latina, como a Colômbia. Desde que foi fundada, ela tem crescido rapidamente e hoje é a maior *FoodTech* do país, com larga vantagem sobre os concorrentes. Segundo dados da *Consumer Insights Intelligence Measurable AI*, empresa especializada em pesquisas de mercado no ramo da economia digital, em 2021 o Ifood dominava o mercado brasileiro com mais de 80%, vale ressaltar que o principal concorrente até então, a Uber Eats, abandonou o mercado. Podemos ver esse domínio ao longo do tempo na figura 01 abaixo.

Figura 1- Participação de mercado do Ifood no Brasil



Fonte: Blog Measurable AI

Além desses dois gigantes, no mercado de motoristas de aplicativo ainda há outros atores como o 99 Taxi, Cabify e o inDriver, que oferecem serviços similares, por vezes oferecidos pelos mesmos motoristas em jornadas de trabalho simultâneas. Já no ramo das entregas, há o Rappi, 99Food, Aiqfome, e o Cornershop by Uber, vertente do Uber Eats focada em entregas de supermercado.

2.6 Precarização dos trabalhadores

Seguindo as tendências internacionais de flexibilização trabalhista, com o Brasil não foi diferente. Após expansões do neoliberalismo pelo mundo, as ideias começaram a ser postas em prática no Brasil na década de 1990, inicialmente com Fernando Collor de Melo (1990-1992) e ganhando força com Fernando Henrique Cardoso (1993-2001). Entusiastas do capital privado e das privatizações, a nova organização social do trabalho no Brasil passou a ser concebida através de mudanças embasadas na imposição de empresas transnacionais inspiradas no Toyotismo e do discurso de necessidade de adequação e flexibilização em função da "competitividade internacional". A flexibilização, como menciona Antunes (2018) no livro *Privilégio da servidão*, tem sido também importante instrumento de burlo da legislação trabalhista.

A implantação de programas de qualidade total, dos sistemas just-in-time e kanban, além da introdução de ganhos salariais vinculados à lucratividade e à produtividade (de que é exemplo o Programa de Participação nos Lucros e Resultados, PLR), sob uma pragmática que se adequava fortemente aos desígnios neoliberais, possibilitou a expansão intensificada da reestruturação produtiva no Brasil, tendo como consequências a flexibilização, a informalidade e a precarização da classe trabalhadora. (ANTUNES, 2018, p. 135)

O início dos experimentos sociais de precarização à maneira que se conhece hoje veio em conjunto com o avanço das telecomunicações, na forma dos *call-centers* e *telemarketings*, Andrade se refere ao nascimento desse novo grupo como o proletariado de serviços, ou infoproletários, como chamou Ursula Huws (2014) em "*Labor in the Global Digital Economy: The Cybertariat Comes of Age*". Neste contexto, o período marca o início de um processo gradativo de "ampliação dos terceirizados, subcontratados, flexibilizados, trabalhadores em tempo parcial, teletrabalhadores, potencializando exponencialmente o universo do trabalho precarizado".

Ao assumir a presidência em seu primeiro mandato em 2003, se supunha que Luís Inácio Lula da Silva tomaria medidas em prol do trabalhador e dos sindicatos que amenizassem o cenário que vinha se desenhando, haja vista sua origem neste meio. Contudo, Lula não buscou embate com as classes dominantes que praticam explorações, por sua vez, criou políticas sociais assistencialistas, como o Bolsa Família (ANTUNES, 2018) que proporcionaram uma relativa valorização do poderio do mercado do trabalhador, desta forma, conciliou interesses de dois espectros sem mexer na espinha dorsal do sistema. Todavia, o foco econômico baseado em expansão do mercado interno, foi capaz de gerar expressivo aumento nos empregos formais e assalariados. “Podemos dizer que, se nos anos 1990 tivemos um período de forte redução nos empregos formalizados, na década seguinte foram criados 21 milhões de postos de trabalho, dos quais 94,8% recebiam uma baixa remuneração” (ANTUNES, 2018, p. 139)

No que diz respeito à segurança do trabalhador, embora o cenário tenha melhorado em relação ao período anterior, haja vista o aumento dos trabalhadores amparados pela CLT, o governo PT não foi capaz de eliminar as altas taxas de vulnerabilidade e informalidade, a criação de milhões de postos de trabalho com salários próximos ao mínimo, mostram que o abismo entre as classes permanecia, e o trabalhador, de forma geral, permaneceu vivendo no limite.

Outro tópico inerente à precarização é o adoecimento do trabalhador, tema já bastante discutido em épocas passadas quando se observava a intensa repetição das tarefas preventivas do Fordismo e Taylorismo, e o desgaste físico e mental que essa rotina causava aos trabalhadores. Décadas depois, a situação se expressa em outros cenários, os já mencionados *call-centers*, por exemplo, são um espelho de atividades em intensa repetição e supervisão, que causam intenso desgaste ao trabalhador. Essas empresas tendem a estressar ao máximo o limite do trabalhador e da legislação em prol do lucro, suas jornadas não podem ultrapassar mais de 6h diárias, mas aos trabalhadores, em geral são fornecidos apenas 10min por dia em forma de pausa. Com este tempo de jornada, a empresa não é obrigada ceder 1h de almoço, ou mesmo arcar com custos de refeição do trabalhador, maximizando os lucros.

Ainda no que diz respeito ao segmento dos adoecimentos, uma taxa que teve alarmante crescimento nos últimos anos foi a de acidentes. Segundo dados do relatório da CPI dos Aplicativos (2022) da Câmara de São Paulo, as internações relacionadas aos sinistros com moto representavam 20%, mas após a popularização dos aplicativos de entrega, esse número chega a 80%, segundo coordenadora técnica do Laboratório de Estudos do Movimento do Hospital das

Clínicas, Julia Maria D'Andréa Greve. Deste número, até 70% das pessoas em estado mais grave trabalham como entregadores de aplicativo.

Em contraposição ao discurso empresarial que justifica a terceirização como parte da “modernização” das empresas na era da globalização, visando maior “especialização” das atividades produtivas, as pesquisas atestam que as empresas também terceirizam para transferir os riscos para os trabalhadores, desobrigando-se de cumprir e seguir as exigências da legislação e dos direitos trabalhistas, que se tornam de responsabilidade das terceirizadas. Não é difícil constatar, então, que a terceirização se transformou num dos elementos que ampliam de modo significativo os índices de acidentes, presentes praticamente em todos os ramos, setores e espaços do trabalho. (ANTUNES, 2018, p. 167)

Se por um lado há o debate acerca da situação de vulnerabilidade do trabalhador, por outro, as empresas enxergam que estes possuem direitos demais. A PLC 30/2015, que tratava sobre uma terceirização total do trabalho, usava como justificativa a possibilidade de gerar mais empregos por meio da flexibilização das contratações. Os objetivos reais são conhecidos, terceirizados trabalham mais e recebem menos. A proposta, contudo, não foi aprovada.

2.7 Uberização para os autores

Enquanto a legislação travava uma queda de braço entre os interesses do capital e os direitos trabalhistas, um fenômeno descontrolado permeou o cotidiano do Brasil e do mundo, os trabalhadores de aplicativo. Pioneira no ramo, a Uber deu nome ao fenômeno que academicamente foi chamado de Uberização. Para Pochmann (2016) “o que estamos denominando de uberização é uma nova fase, que é praticamente a autonomização dos contratos de trabalho”.

A atualidade da reformulação encontra-se inserida na lógica da desconstituição do trabalho tal como se conhece, pois integra o novo sistema da UBERização do trabalho no início do século XXI. Isso porque o modo UBER de organizar e remunerar a força de trabalho distancia-se crescentemente da regularidade do assalariamento formal, acompanhado geralmente pela garantia dos direitos sociais e trabalhistas. (POCHMANN, 2016)

Como já fora citado anteriormente, a Uberização é uma transformação que já vem se desenhando há décadas, numa constante luta entre os interesses do capital e dos trabalhadores. Abílio alerta para o fato de que a Uberização surgiu muito antes da empresa que lhe dá nome.

[...] em realidade o termo uberização se refere a processos que não se restringem a essa empresa nem se iniciam com ela, e que culminam em uma nova forma de controle, gerenciamento e organização do trabalho. É possível também conceituá-la como um amplo processo de informalização do trabalho, processo que traz mudanças qualitativas para a própria definição de trabalho informal. (ABÍLIO, 2020)

Em outra passagem, a autora alerta para o fato do trabalhador ser reduzido ao produto do próprio trabalho, sem maiores interesses acerca da sua proteção ou condição. O perigo deste modelo é a substituição humana desenfreada, tornando o trabalhador um produto descartável, útil apenas enquanto funcionar na sua melhor forma.

Podemos afirmar que o processo de uberização consolida a redução do trabalhador na força de trabalho. Ser reduzido à força de trabalho é ser utilizado da forma mais eficiente possível, na maior intensidade possível, no tempo que for necessário, obtendo remuneração apenas pelo tempo em que efetivamente se produz. (ABÍLIO, 2020)

O ponto atual da história é de intensa preocupação no que tange os direitos trabalhistas, enquanto os aplicativos seguem em crescimento e se expandem para diversas áreas, muitos trabalhadores tentam uma realocação no mercado, temendo uma onda de terceirização dos seus postos. Embora movimentos regulatórios venham se desenhando ao redor do mundo para controlar a exploração desenfreada causada pela informatização, o período atual ainda é de enorme desemprego dos trabalhadores e sobreposição do mercado. “Assim, movida por essa lógica que se expande em escala global, estamos presenciando a expansão do que podemos denominar Uberização do trabalho, que se tornou um *leitmotiv* do mundo empresarial” (ANTUNES, 2018, p. 42)

3. METODOLOGIA

O presente estudo se sucedeu de uma análise exploratória com enfoque na empresa Uber e os personagens envolvidos na causa, buscando abranger 03 principais visões: o motorista/trabalhador, o usuário, e uma visão analítica, também chamada por vezes neste estudo de “visão acadêmica”.

A análise exploratória é uma forma de estudar um fenômeno para entender suas características e padrões de comportamento. Isso é feito por meio de técnicas de resumo de dados, que incluem medidas numéricas que descrevem o conjunto de dados, como a média, o

desvio padrão e a distribuição dos valores em torno da média. Neste caso, o estudo se deu em torno de uma análise qualitativa, buscando compreender fenômenos e opiniões por meio de análises de dados extraídos da rede social Twitter.

A análise exploratória permite aos pesquisadores fazer inferências sobre o fenômeno sob investigação e identificar tendências ou padrões de comportamento. A construção dos resultados passa por três fases. Primeiro pela coleta de informações, onde o banco de dados é consolidado a partir de variáveis qualitativas que são extraídas de trechos textuais das postagens. Posteriormente é feito um tratamento dos dados, onde a base passa por uma limpeza onde se tiram trechos repetitivos e pouco relevantes à pesquisa, e, por fim, a construção dos gráficos e indicadores que apoiarão a pesquisa.

3.1 Coleta de Dados

Na metodologia usada, a coleta de dados se deu através da biblioteca `rtweet` (Kearney, M. W., 2019), que coleta dados da API do Twitter, com uma amostragem inicial de 4.503 postagens no período entre 07/12/2022 e 16/12/2022. Para obtenção do modelo, foram utilizadas subcategorias que pudessem nortear acerca das 3 visões propostas e termos correlatos a cada uma delas. Entre as subcategorias usadas pode-se destacar: "tempo", "segurança", "atendimento", "uberização", "sou motorista", "preço", entre outras, onde os termos precisavam estar em concomitância com o termo "Uber" ou "uberização". Vale destacar, que por uma limitação da API, a amostragem temporal só poderia ser mais longa se fossem feitas coletas programadas semanalmente, partindo de uma data anterior. Com este modelo utilizado para coleta, os dados foram separados em três bancos de dados iniciais para que se fossem analisados os pontos de vistas propostas. No momento da coleta, a base relacionada ao motorista possuía 1.116 ocorrências, a do usuário 385 ocorrências, e visão analítica possuía 3002 ocorrências.

3.2 Tratamento dos Dados

Uma vez extraídos os dados, estes foram consolidados em planilhas de Excel em formato CSV para que fossem posteriormente importados e tratados na linguagem de programação R (R Core Team, 2022). O R é uma linguagem de programação referência nos estudos estatísticos, onde é possível a manipulação, análise e visualização dos dados. A linguagem é considerada uma das melhores ferramentas da atualidade para esta finalidade e possui código aberto, ou seja, sua distribuição é gratuita para qualquer empresa ou pessoa física.

A importação se deu via biblioteca *readxl* (Wickham H, Bryan J, 2022). Neste ponto, os dados precisaram ser refinados, para a construção das visões. Na primeira visão, a do motorista, foram empregadas as bases com os termos "entregador", "motorista aplicativo", "sou motorista", "sou uber". Na segunda categoria, a visão do passageiro, foi empregado apenas o termo "passageiro", juntamente com o termo "uber" ou menções ao @uber_brasil ou @uber_support. Por fim, a visão analítica se deu pela junção dos termos "precarização trabalho" e "uberização". Para a limpeza dos dados foi utilizada a biblioteca *dplyr* (Wickham H, François R, Henry L, Müller K, 2022)

3.3 Construção dos resultados

A construção dos indicadores se deu por meio da a biblioteca *ggplot2* (Wickham H, 2016). Todavia, o modelo de construção de nuvens de palavras produz resultados recheados de palavras conectivas, que são chamadas de *stopword* ou, em tradução livre, palavras vazias. Estas palavras são excluídas do gráfico para não prejudicar a análise, como por exemplo "sobre", "estão", "e", "de", entre outras. Na criação dos resultados também foram utilizadas as bibliotecas *quanteda* (Benoit K, Watanabe K, Wang H, Nulty P, Obeng A, Müller S, Matsuo A, 2018), *tm* (Feinerer I, Hornik K, 2022) e a própria *dplyr* (Wickham H, François R, Henry L, Müller K, 2022)

3.4 Ferramentas de análise

A visualização via nuvens de palavras se tornou popular nos anos 2000 nos populares blogs da época, a ferramenta conta com uma visualização simplificada ao leitor, onde as maiores ocorrências se destacam com maiores fontes ou cores distintas. O modelo é frequentemente usado em reuniões de ambientes de trabalho como forma de interação sobre a percepção de cada um do momento atual. Para esta visualização, é utilizado um gráfico complementar, chamado de gráfico de frequência, que mostra a quantidade de repetições das palavras na forma de uma tabela

A rede de co-ocorrência, ou matriz de co-ocorrência é um modelo que busca compreender a relação das palavras com outras, as conexões mais frequentes na base de dados se conectam e possuem maior proximidade no gráfico. Por fim, os bigramas também são utilizados de maneira complementar às redes de co-ocorrência, mostrando a quantidade de vezes que duas palavras aparecem em determinada sequência, o método interage com as redes,

mas demonstra resultados únicos em relação a esta, por causa da natureza idêntica das sequências.

4. RESULTADOS

Como mencionado anteriormente, os resultados do estudo terão foco no que concerne a questão do Uber, aplicativo pioneiro no fenômeno da uberização, que por sua vez, serviu como base para criação de tal nomenclatura. De maneira complementar, outras vertentes serão tratadas ao longo do texto, como os serviços de entrega de comida por exemplo, os resultados terão relevância nas percepções do serviço de transporte de passageiro através das bases extraídas do Twitter. Para tal, os resultados seguirão um modelo de perspectivas que serão apresentadas em 3 visões: a do motorista de aplicativo, a do passageiro ou usuário do serviço, e a visão analítica ou acadêmica que busca compreensão do fenômeno.

4.1 Visão do motorista

A figura 1, na forma de uma representação gráfica de uma nuvem de palavras, mostra os termos que tiveram mais citações durante a extração da base de dados. De cara, é possível observar as palavras de maior relevância, que em sua maioria possuem relação direta com o tema, como é o caso do “motorista”, “Uber”, “aplicativo” e “entregador”.

Figura 2- Nuvem de Palavras gerada partir da “visão do motorista”

“Entregador não é obrigado a subir! Respeita nossa luta, respeita nossa classe, agradeço a compreensão 🙏 @iFood #clientes #ifood #respeitanossaclasse”

“@iFoodNewsBrasil É, fazem doações no app e onde vai Parar as doações, mas não dão 5 reais de caixinha pra os ENTREGADORES nem laskando. E tem mais o Ifood está escravizando os entregadores, tocando 2 a 3 pedidos e pagando uma merreca de taxa. Entregador tem q se LASKAR mesmo.”

“@vandy__go @ninguem_ve A senhora está correta, o problema é que o pessoal é preguiçoso e não quer nem ler as leis que nos regem, o que dirá subir escadas, aí dizem que a pessoa é preguiçosa q n pode descer, e o preguiçoso n pode subir sendo que ele está recebendo por isso?”

“Ah pelo amor de deus, não venham defender gente mimada que não respeita entregador do Ifood”

“@ReclameAQUI @gustavofut09 A incrível que a empresa iFood não responde o entregador”

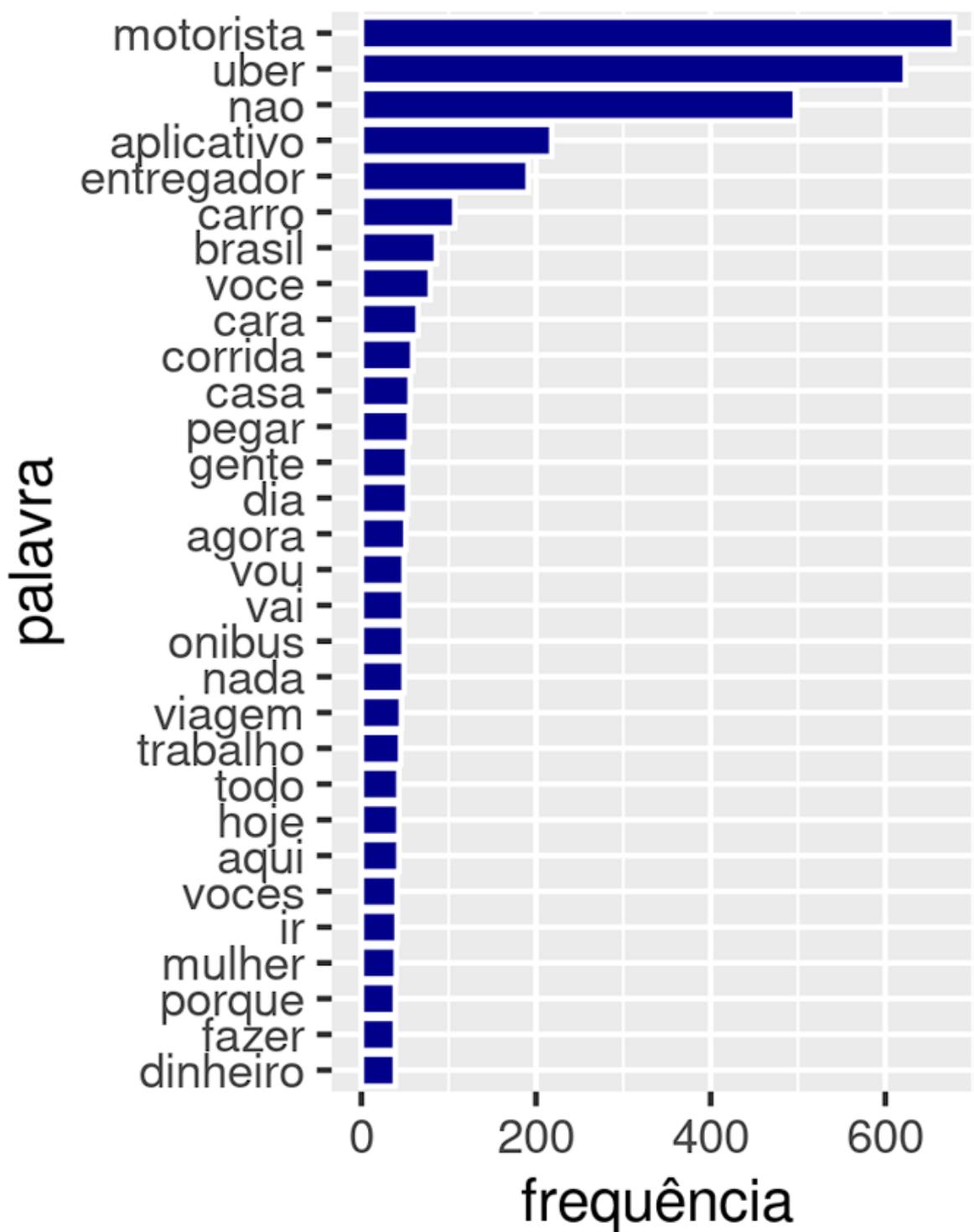
“@siteptbr Ele entregou a comida, o folgado que não quis passar o código ou seja, queria lesar o entregador”

“@CeboInhaaa Sou motorista de aplicativo e não escolho os passageiros pelo lugar que moram. Posso evitar corridas em favelas por medo de ser assaltado. Mas nada impede que eu seja assaltado no bairro dos Jardins por um cara de usa Armani!”

É notório que o emprego da palavra “não” neste contexto não é utilizado como um mero conectivo, sua repetição exacerbada em meio a outros termos que têm relação direta com o tema, denota que ela é usualmente empregado em tons de discussões. Também é possível ver que não há um consenso acerca das obrigações do trabalhador, onde muitas vezes o usuário assimila ao entregador a característica de preguiçoso quando se recusa a subir escadas para realizar entregas. Estas discussões dizem muito a respeito da precariedade da classe, uma vez que seus direitos não são conhecidos e frequentemente questionados. Vale ressaltar que a própria empresa Ifood já se pronunciou sobre a situação no portal Ifood News em dezembro de 2022, afirmando não ser obrigação do motorista adentrar locais para realizar entregas. “Não existe obrigatoriedade de o entregador subir nos apartamentos, mas recomendamos que os clientes desçam para receber o pedido”, são as palavras Leonardo Fabricio, coordenador sênior de branding e valorização do entregador no iFood.

Na forma de um gráfico de frequência (figura 2), é possível observar as palavras mais utilizadas em forma de um ranking:

Figura 3- Frequência de palavras gerada a partir da “visão do motorista”



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022

A partir de uma visualização das 30 palavras mais citadas relacionadas ao tema, três delas possuem destaque por estarem relacionadas a outros temas, são elas as palavras ônibus, mulher e dinheiro. A palavra ônibus, a mais citada entre as 3 mencionadas, faz referência a uma alternativa ao serviço de motorista de aplicativo. É possível concluir, a partir da análise de postagens com esse termo, que a ideia geral é que Uber é para rico e ônibus é para pobre. Adicionalmente ao tópico, o termo "dinheiro" também converge entre si para a conclusão deste resultado.

“O transporte público é excelente para o trabalhador. Especialmente, para o pobre. Já o servidor público de alto escalão, ele quer carro com motorista, ou de aplicativo, tudo isso custeado com dinheiro público. É uma imoralidade. O ônibus serve pra mim, mas não serve pra ele.”

“quem prefere pagar 272718 reais num uber doq esperar ônibus pra voltar do rolê (sim eu sou pobre)”

“Já tem mais de um ano que eu não sei oq é andar de ônibus, o jeito que eu acho que sou rica pra pagar uber é diferente 😊”

“conceito é sair toda arrumada porém pegar ônibus porque não sou obrigada a gastar horrores com Uber 😞😏”

A (in)segurança da mulher

Outro termo que ganhou destaque na análise foi a palavra mulher, nota-se que mesmo com a composição do corpo de trabalhadores deste ramo sendo majoritariamente composta por pessoas do sexo masculino, a palavra homem não apareceu na pesquisa. Este resultado implica em um subtópico: a segurança vinculada ao gênero feminino.

Apesar do termo ocupar apenas a 27ª posição no ranking, o termo está frequentemente associado à falta de segurança da mulher de ficar à sós com um homem estranho, ainda que este pareça ser o meio de transporte mais seguro disponível.

Motorista de aplicativo é suspeito de agredir mulher com bebê após discussão por dinheiro

Polícia prende falso motorista de aplicativo suspeito de estuprar duas mulheres em Araçatuba

A quem interessa manter o pânico nas mulheres? O motorista vai ser culpado por optar uma rota alternativa? Eu mesmo fazendo Uber já fui

taxado por perder um retorno por pura bobeira... As pessoas vivem em pânico e isso tá transformando nossas relações numa bosta.

mtto bom o sentimento de saber que o motorista do uber é uma mulher



*TABELA DO MEDO Elevador: 100 Cemitério: 0 Lagartixa: 0 Palhaço:1000 Aranha: 3 Morrer:6 pq não sei oq vem depois Escuro:0 Altura:100000 Filme de terror:5 Fundo do mar:100000 **Uber:10 pq sou mulher** Avião:0 Viajar sozinho:0 Hospital:3 Cobra:2 Barata:3 Raio:9 Panela de pressão:100*

meu deus eu to muito cansada, to quase dormindo no uber aí eu lembro que sou mulher

O tema é de extrema importância e a preocupação tem fundamento, segundo dados do Alto Comissariado das Nações Unidas para os Direitos Humanos (ACNUDH), baseado em estatísticas de crimes em 2021, uma mulher é violada a cada 10 minutos no Brasil, e um feminicídio ocorre a cada 7 horas. Ainda segundo dados desta mesma fundação, o país ocupa o sétimo lugar no ranking mundial de feminicídio, o que reitera a preocupação das usuárias na utilização dos aplicativos de transporte.

O “golpe do cheiro”

Quando o resultado da pesquisa se debruça sobre o tópico “mulher”, várias postagens estão vinculadas a uma postagem em especial de uma usuária que relata uma série de acontecimentos durante uma viagem de Uber, afirmando ter sofrido uma tentativa de dopagem através de algum método inalatório durante a viagem. O “golpe do cheiro”, como ficou conhecido, também chamado de “golpe do gás”, já não é novidade entre os usuários da rede social e tampouco para as autoridades.

Figura 4- Captura de tela de postagem na rede social Twitter

Eu senti um cheiro estranho, e não foi ficando difícil pra respirar, desesperada eu passei para o lado direito do carro (eu estava no meio), e tentando abrir o vidro eu perguntei a ele se ele não tinha errado o caminho, ele olhando pra mim pelo o retrovisor, respondeu... +

3

86

3,034



Ele me respondeu bem calmo me olhando pelo retrovisor, que não errou o caminho, eu não estava aguentando, estava muito tonta e iria desmaiar, na hora eu só abri a porta e tentei sair, ele continuou andando com o carro, ficou nervoso e... +

2

76

2,841



Fonte: Twitter, 2022

O exemplo acima é um trecho do relato de um roteiro que ficou famoso, segundo reportagem de outubro de 2022 da UOL, entre março e junho já haviam sido registrados mais de 60 boletins de ocorrência com casos semelhantes. “Segundo as vítimas, o padrão é bastante parecido: vidros da parte traseira dos carros fechados e, após um tempo de corrida, um odor invade o ambiente.”

Os relatos e os detalhes variam, mas o episódio central é sempre semelhante, e a percepção de estar diante da situação, coloca as vítimas em estado de pânico, levando-as a abandonar a viagem, desmaiarem e até pularem de carros em movimento, ainda segundo relatos da matéria. Todavia, em nenhuma das vítimas o exame toxicológico foi capaz de encontrar substâncias que comprovassem a tentativa de dopagem. E uma vez que as provas laboratoriais não são capazes de provar o episódio, os novos relatos deste “golpe” que tem surgido no twitter têm sido seguidos de intensas ofensas direcionadas à vítima. Como foi o caso da usuária acima, que teve sua identidade ocultada pois excluiu a postagem logo após viralizar e receber intenso cancelamento da comunidade.

Mas com base nos exames, é possível desacreditar dezenas de mulheres e afirmar que o golpe não existe? O tema é delicado e, ainda segundo a matéria, a psicóloga social Beatriz Brambilla (2022), doutora em psicologia social, docente e supervisora de estágios do curso de psicologia da PUC-SP, afirma que os casos estão sendo tratados de maneiras muito protocolar, levando em conta apenas o resultado dos exames.

Há uma relação de poder na medida que você pega um carro com um homem — pensando na questão do machismo, do sexismo e da cultura de estupro e de violência que a gente vive. Quando as mulheres entram no carro, elas já entram preocupadas com o que pode acontecer (BRAMBILLA, 2022)

O ponto é que o Brasil é um país que ocupa preocupantes posições em rankings de violência contra a mulher, e o medo tende a acompanhá-las em muitas situações do cotidiano, Beatriz ainda completa:

Se as mulheres fossem doidas, você concorda que a gente não teria uma política de importunação sexual em transporte público? Que não teríamos em vários lugares do mundo vagões de trem e metrô especiais para as mulheres? Que a gente não teria a política de que o ônibus para em qualquer lugar para as mulheres poderem descer? Hoje, o transporte por aplicativo é tão utilizado quando o transporte público, principalmente nas grandes cidades (BRAMBILLA, 2022)

Rede de co-ocorrência e bigrama

A partir da rede de co-ocorrência gerada para a dita visão, é possível encontrar a relação das palavras ao passo que se encontram nas postagens. Diferente da nuvem de palavras, este gráfico busca mostrar a relação das palavras através das suas conexões, quanto mais próximas, mais se repetem nem um mesmo grupo de palavras

Tabela 1- Bigrama gerado partir da “visão do motorista”

palavra 1	palavra 2	frequência
uber	brasil	71
pegar	uber	18
Uber	moto	18
Todo	dia	14
você	não	14
entregador	não	12
Uber	não	12
motorista	não	11
1	motorista	10
Uber	support	10
caça	likes	9
motorista	voltar	9
não	caia	9
ninguem	ve	9
todo	mundo	9
trabalho	não	9
motorista	particular	8
não	consigo	7
não	existe	7
não	vai	7

Fonte: Elaborado pelo autor, 2022

Alguns pontos podem ser observados através dessas relações. Inicialmente, os termos uber brasil e uber support, fazem referência às respostas aos próprios canais da Uber, @uber_brasil e @uber_support, isto indica que há um alto engajamento com os canais de comunicação da empresa, refletindo um alto índice de reclamações e denúncias, como já fora mostrado em resultados anteriores.

Outro ponto interessante é a presença dos termos “caça like”, “não caia” e “1 motorista”, uma análise mais detalhada do caso mostrou que a combinação se tratava de um *bot*, provavelmente com finalidades políticas, que repetia a mesma mensagem em diferentes contas na plataforma.

Figura 6- Relação de tweets com textos repetidos

@Adriano53349881 Leia o texto, por favor. É só para 1 motorista voltar ao trabalho. Não caia na conversa dos caça likes. Sou patriota!

@CamiFruteiro Leia o texto, por favor. É só para 1 motorista voltar ao trabalho. Não caia na conversa dos caça likes. Sou patriota!

@JooVict39224683 Leia o texto, por favor. É só para 1 motorista voltar ao trabalho. Não caia na conversa dos caça likes. Sou patriota!

@kkcohen2 Leia o texto, por favor. É só para 1 motorista voltar ao trabalho. Não caia na conversa dos caça likes. Sou patriota!

@Kosmomito Leia o texto, por favor. É só para 1 motorista voltar ao trabalho. Não caia na conversa dos caça likes. Sou patriota!

@leonlisboa_aud Leia o texto, por favor. É só para 1 motorista voltar ao trabalho. Não caia na conversa dos caça likes. Sou patriota!

@LuciennePaz Leia o texto, por favor. É só para 1 motorista voltar ao trabalho. Não caia na conversa dos caça likes. Sou patriota!

@rhirota2016 @pavao9111 Leia o texto, por favor. É só para 1 motorista voltar ao trabalho. Não caia na conversa dos caça likes. Sou patriota!

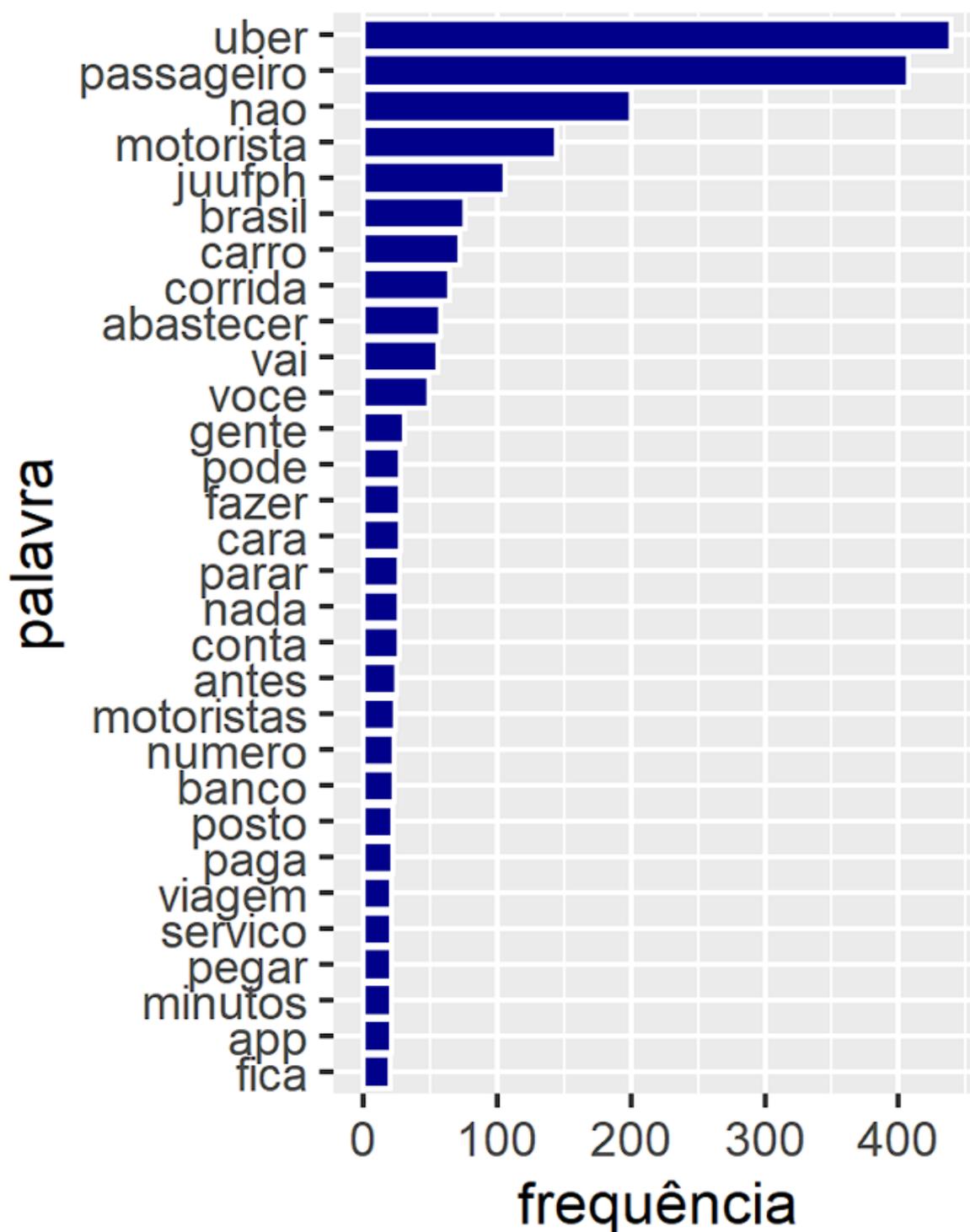
Fonte: Base de dados do twitter, 2022

Finalmente, cumpre registrar que mesmo com a tentativa de encontrar a visão do motorista, utilizando os termos “sou motorista” e “sou uber” os resultados encontrados se debruçaram majoritariamente sobre discussões provenientes do usuário. Desta forma, esse resultado sugere que a figura do motorista de aplicativo não se encontra devidamente representada nesta rede social, ou que talvez não se apresente como tal nas discussões acerca da atividade exercida. Outra visão possível é a de que, por se tratar de um trabalho que muitas vezes é exercido na modalidade de complemento de renda, o trabalhador não encontra tempo livre para estar ativo nas redes.

4.2 Visão do passageiro

Como já fora mencionado no tópico anterior, grande parte dos resultados que se supunham referir à visão do motorista, na verdade refletiam a visão do passageiro. Neste tópico, buscou-se analisar a visão do passageiro, o que por vezes refletiu problemas semelhantes, mas adaptados a outros cenários. Na figura 6, vemos essa relação demonstrada na forma de nuvem de palavras relacionadas ao passageiro.

Figura 8- Frequência de Palavras gerada a partir da “visão do passageiro”



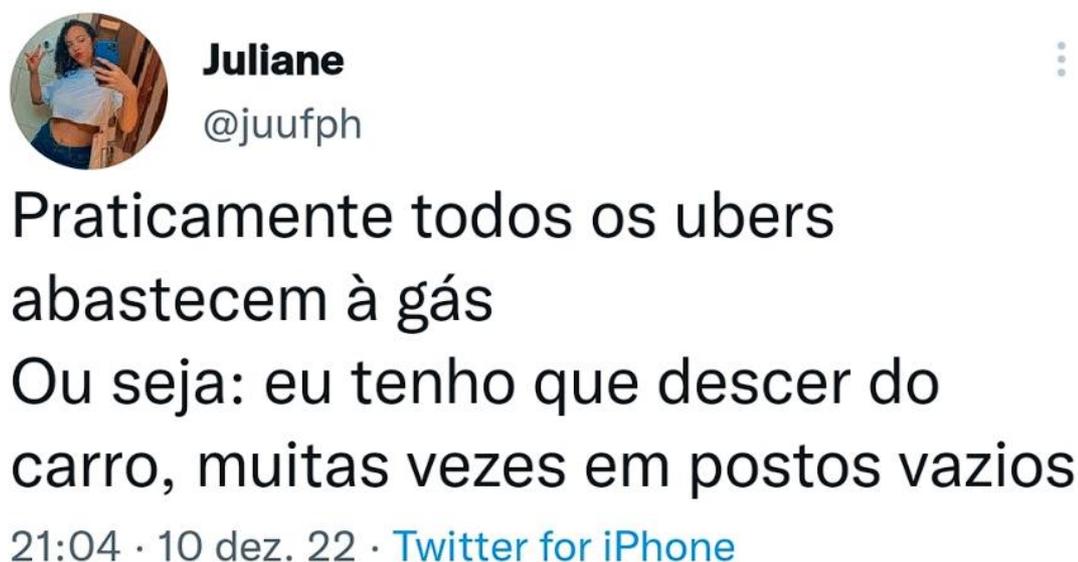
Fonte: Elaborado pelo autor, 2022

A usuária aponta na quinta posição, enquanto a palavra abastecer surge na nona. As suas mais de 100 menções são faces de uma nova discussão a respeito da segurança da mulher e das obrigações do motorista de aplicativo.

A discussão se inicia com um relato em tom de reclamação da usuária acerca de uma viagem noturna onde o motorista precisou parar para abastecer um veículo que utilizava cilindro de GNV (gás natural veicular). Quando utilizado este tipo de combustível, uma lei municipal do Rio de Janeiro obriga os passageiros a saírem do carro: "é proibido o abastecimento de gás natural veicular - GNV, enquanto houver alguma pessoa no interior do veículo, sob pena de multa" (LEI Nº 5783 DE 19/08/2014)

Desta forma, a usuária relata insegurança e medo ao ficar parada no posto vazio ao lado de fora enquanto o procedimento de abastecimento era realizado.

Figura 9- Captura de tela da rede social Twitter



Fonte: Twitter, 2022

A discussão que segue é onde muitas mulheres relatam o medo ao ficarem expostas a essa situação, enquanto outros tratam a situação como normal, e defendem a atitude do motorista.

Porra, parceiro! Sério isso?? Vc tem filha, esposa, mãe??? Pra nós mulheres isso é mto desconfortável, cara. As mensagens do Uber existem pra isso. Avisa que vai abastecer e vai demorar um pouco. Pronto! Uber nem passageiro tem que aturar nada. Se liga!

Só macho incomodado, pq será né? Enfim. Uber é prestação de serviço, não é favor e nem esmola. Cada um deve fazer a sua parte, o passageiro não gostar está em seu direito.

O uber é uma prestação de serviço, se o carro é do mesmo é problema dele. Nós mulheres vivemos em risco o tempo todo. E sim o correto é ele abastecer antes. O tipo de passageiro que ele pega faz parte do ônus da atividade desempenhada, não temos nada com isso!!!

acho que dá pra resolver na conversa entre uber e passageiro... Mas tbm já ouvi "posso abastecer? Acho que não vai dar até lá" e aí o que vc fala? "tá bom, me deixa na rua?!"

CONCORDO!!!!!!!!!! É DESCONFORTÁVEL E NAO SEGURO PRA NOS MULHERES. EU NAO QUERO ESTENDER AINDA MAIS A VIAGEM! motoristas avisem o passageiro que irão parar pra abastecer ANTES de busca-los e se o passageiro escroto reclamar deixa ir a pé. @Uber @Uber_Brasil

Eu denuncio na hora! Isso é inadmissível! Tem que abastecer sem passageiro. Falta de respeito @Uber

Só pode quando passageiro pede pra parar em qualquer lugar, suja o carro, pede pra pagar na próxima, coloca 5 pessoas, entra bebado enchendo o saco, derruba bebida, isso tudo tá liberado, agora abastecer para seguir viagem n pode.

Compre um carro e seja feliz.

O Uber muitas vezes não para nem pra o

Ir no banheiro pra poder não deixar, pessoas como você(sebosa) na mão.

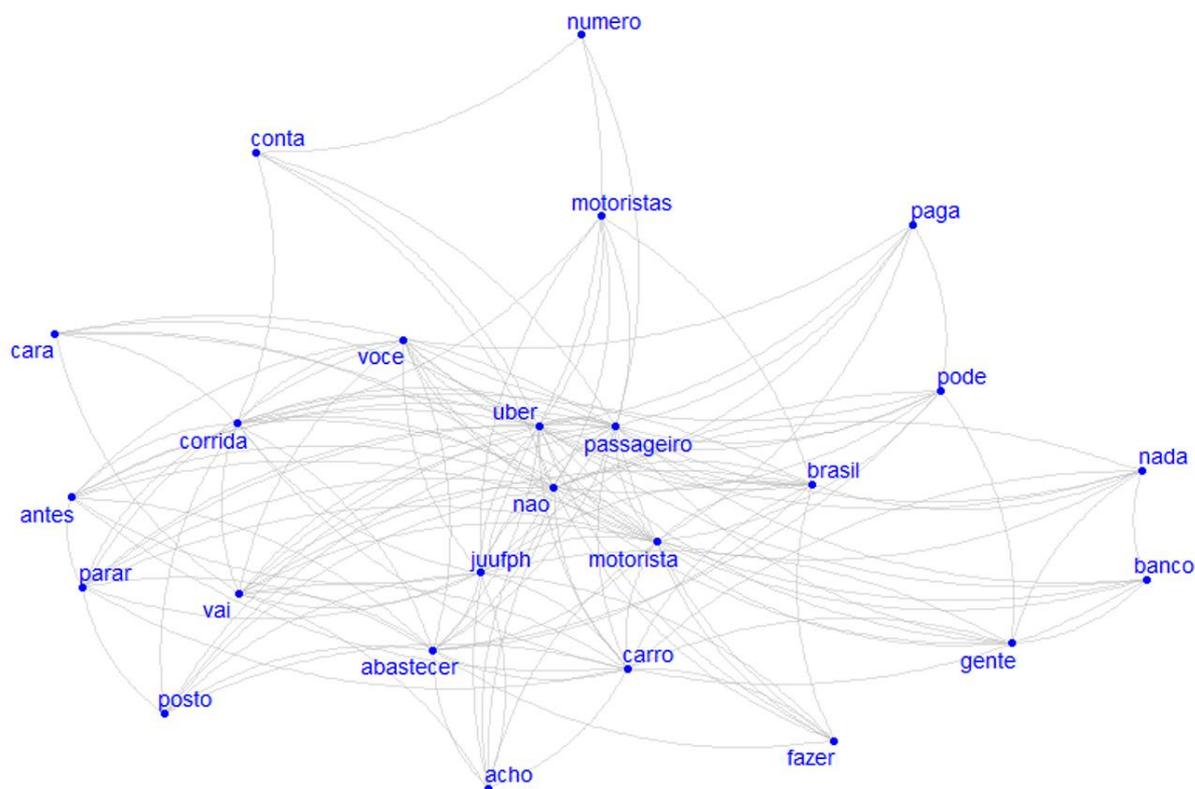
Essas que reclamam são as mesmas que entram no carro com roupa molhada de praia, com pés sujos de areia....+

Embora a discussão tenha se alongado e as visões divergissem bastante, proporcionalmente, o número de mulheres relatando medo ou insegurança é muito maior. Ademais, segundo FAQ da própria empresa, paradas não solicitadas não estão de acordo com as normas de serviço do aplicativo. “Meu motorista fez uma parada não solicitada: A maioria dos preços das viagens pelo app da Uber é calculado em base ao tempo e a distância. Durante as viagens, não se espera que o motorista parceiro faça paradas não solicitadas ou não planejadas.”

Rede por coocorrência e bigrama

Abaixo é mostrado o mapa de coocorrência deste posto de vista

Figura 10- Rede de co-ocorrência gerada a partir da “visão do passageiro”
Co-ocorrência de termos
Tweets relacionados com o passageiro de Uber



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022

É possível ver a relação das palavras “parar”, “antes”, “posto” e “corrida”, fazendo menção à discussão anterior, onde muitos usuários relatam a obrigação do motorista de abastecer o carro antes de aceitar uma nova corrida. Outra forte relação está presente nos termos “carro” e “motorista”, onde os defensores das paradas diziam que o carro era do motorista, então ele podia parar onde bem entender, mesmo que estivesse sob uma demanda. A partir do bigrama, é possível ver a relação das palavras que aparecem em ordem subsequente.

Tabela 2- Bigrama gerado partir da “visão do passageiro”

palavra 1	palavra 2	frequência
uber	Brasil	73
outro	Passageiro	13
tborges93	Juufph	13
uber	não	12
Brasil	Vai	11
motorista	Parceiro	11
passageiro	não	10
quero	Ver	10
uber	Support	10
vai	Indenizar	10

motorista	não	9
parceiro	Vacilão	9
não	Aceitar	8
uber	Moto	8
motorista	você	7
não	Sabem	7
passageiro	Cagou	7
uber	Pode	7
1	Real	6
5	minutos	6

Como na visão anterior, é possível ver novamente um alto índice de engajamento junto às sociais da empresa Uber, com 73 menções à @uber_brasil e 10 menções a uber_support, como já fora mostrado, os índices de menções indicam um alto número de denúncias e reclamações relacionadas a conduta dos motoristas. Outra sequência que se destaca é a expressão “vai indenizar” e “parceiro vacilão”, referindo-se a uma discussão onde usuários sugeriam que a passageira não saísse do carro durante o abastecimento, vale lembrar mais uma vez que a necessidade de sair do carro está expressa na forma de Lei.

se explodir o veiculo ai quero ver se uber brasil vai indenizar a familia do passageiro por causa do motorista parceiro vacilao

porque pode explodir o veiculo ai quero ver se uber brasil vai indenizar a familia do passageiro

se explodir o veiculo ai quero ver se uber brasil vai indenizar a familia do passageiro a se a pessoa for assaltada ou coisa pior tbm quero saber se uber vai pagar indenização

Outro caso curioso é a sequência “passageiro cagou”, embora possa sugerir algum fato relevante, o termo não passa de uma piada viral que se espalhou pela rede, onde um usuário posta a foto de um amigo dizendo que ele sujou o carro do tio e pede ajuda para identificá-lo.

gente meu tio e motorista de uber e ontem um passageiro cagou no banco dele e ainda saiu como se nada tivesse acontecido ele tentou entrar em contato mas so conseguiu a foto de perfil dele ajudem pfv

Cumpramos registrar, que mesmo com a dificuldade encontrada no tópico anterior de encontrar a figura do motorista, em uma análise mais detalhada da postagem acerca do

abastecimento, foram encontrados vários relatos de motoristas sobre o caso, em diferentes posições sobre a situação.

irmao concordo ctg eu rodo na uber e e cada uma que a gente passa com passageiro que da vontade de desligar o aplicativo e ir embora pra casa mas eles so veem o lado deles

carolina sou motorista de aplicativo e concordo cntg e falta de respeito com o passageiro aproveitando seu engajamento deixa eu te pedir uma coisa peca para uber tbm fazer um recadastramento dos passageiros pedindo toda a documentacaoe pedido para um motorista



nunca parei para abastecer com passageiro no carro nao acho correto mas tambem a uber deveria rever a questao de ter parada durante a corrida as vezes para pegar outra pessoa buscar filho em escola pois muitas vezes o mot tem que ficar esp e correndo risco

eu era motorista uber antes da pandemia nunca nunquinha fiz um passageiro descer do carro para eu abastecer e facil desliga o app abastece e liga de novo simples assim

todos os dias perco muitos minutos esperando passageiro que chama o uber e vai se arrumar ao inves de estar pronto esperando e muita falta de empatia com trabalhadores nesse pais

nunca passei por isso gracias a deus eu faco uber black e sempre pauso minhas corridas para abastecer acho absurdo fazer isso com passageiro

Haja vista a grande quantidade de motoristas engajados neste assunto, pode-se supor que mesmo que não opinem diariamente sobre o trabalho, geralmente se unem quando há uma polêmica acerca de uma atitude contraditória, principalmente em um post com larga repercussão, como foi o caso. É possível ver também que não estão em conformidade de opiniões ou ideia de classe, o distanciamento dos trabalhadores que não estão necessariamente conectados entre si, cria núcleos e ideias distintas que os fazem divergir de pontos que poderiam ser cruciais na luta por melhores condições e direitos. Neste ponto, a descentralização praticada pela Uber e pelos aplicativos funciona de maneira exímia para coibir revoltas ou paralisações, se uma parte se rebela, outra toma o seu lugar.

4.1 Visão analítica

Os tópicos anteriores buscaram trazer uma visão fundamentada em opiniões dos envolvidos na causa, seja o trabalhador ou o usuário. Este item visa compreender as relações de uma visão de personagens não necessariamente envolvidos no dia a dia das operações. A busca se deu em cima dos termos “precarização” e “Uberização”, que são majoritariamente utilizados em forma de análise crítica ao sistema e às condições do trabalhador. Para tal, esta visão também foi compreendida como visão acadêmica.

Esta análise trouxe resultados bastante diferentes dos encontrados até então, mas explicita uma característica fundamental da rede social Twitter: os memes.

O caso Queixuda

A rede social Twitter é famosa pela propagação de “memes”, o termo tem origem grega e significa imitação, a internet conheço o termo em casos em que algo se torna viral e é rapidamente propagado. No Twitter uma forma de propagação bastante eficaz é o RT ou *retweet*, que nada mais é do que a apropriação de uma postagem de terceiro no seu próprio perfil. Os “RT’s” são famosos medidores de popularidade de uma publicação no ambiente. São equivalentes aos “shares” ou compartilhamentos de outras redes sociais. O leitor deve estar se perguntando o porquê desta introdução, e este foi um resultado bastante inusitado.

Durante a criação dos gráficos e indicadores da visão analítica, dois termos até então desconhecidos ganharam destaque na nuvem de palavras (figura 10), foram eles “queixuda” e “ariranhita”:

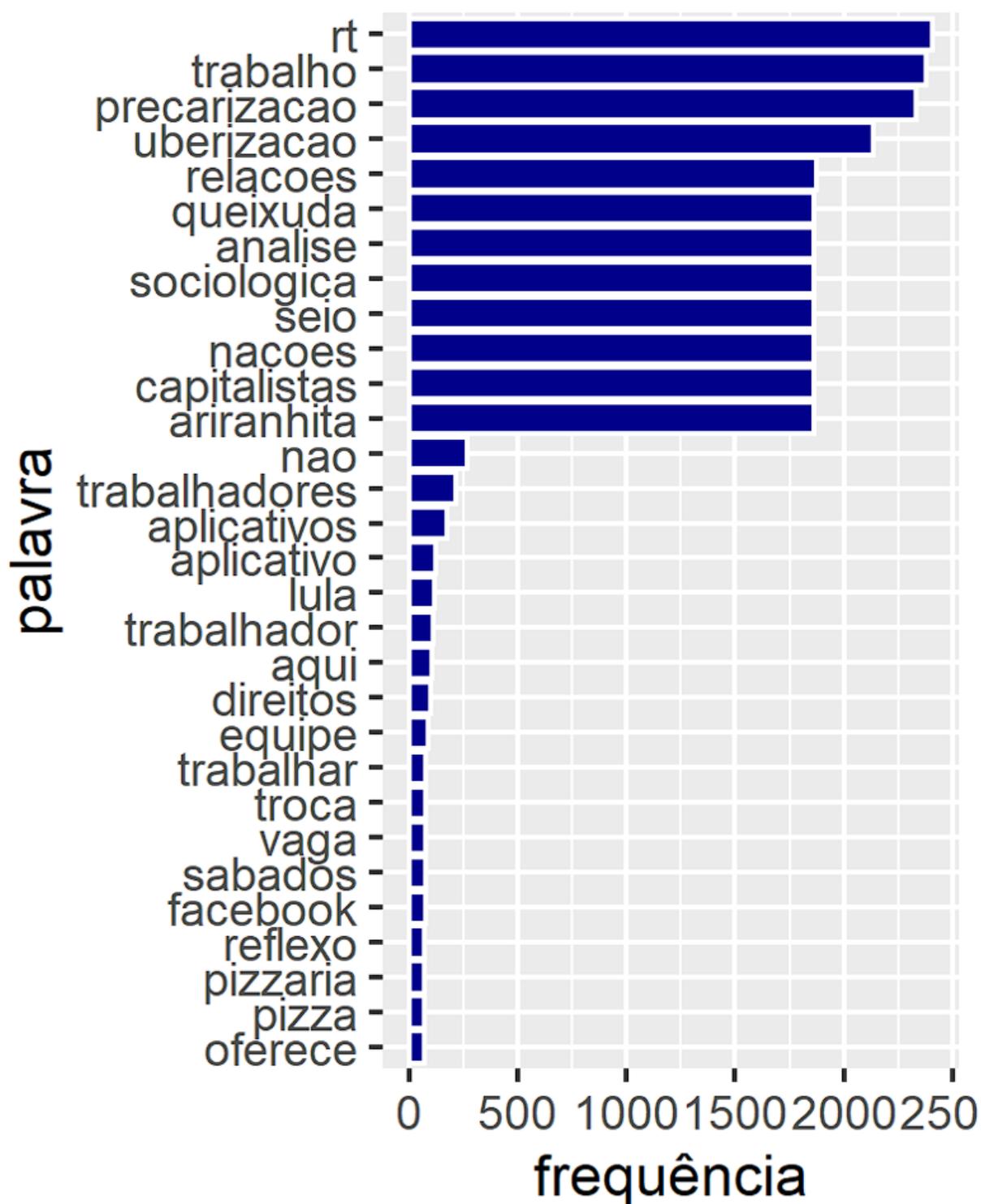
Figura 12- Captura de tela de postagem da usuária @ariranhita



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022

Na postagem, é possível compreender a explicação para os resultados obtidos até então, o texto conta com os seguintes dizeres “A Uberização de Queixuda: uma análise sociológica da precarização das relações de trabalho no seio de nações capitalistas do séc XXI e sua representação simbólica audiovisual em vídeos de tiktok”.

Figura 13- Frequência de Palavras gerada a partir da “visão analítica”



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022

O termo “rt”(retweet) no topo da raking é a forma que a rede social nomeia os compartilhamentos de uma postagem, e neste caso se refere principalmente à multiplicação da postagem da @ariranhita. Embora a usuária tenha gerido o comentário em tom satírico, a frase corresponde contempla praticamente todos os termos em destaque na nuvem e ranking de

palavras. O conteúdo do vídeo, por sua vez, também se entrelaça com a proposta do estudo aqui proposto.

Durante o vídeo de 46 segundos com rápidos cortes e diversas cenas, a Queixuda faz bico em diversas profissões, inicialmente num serviço de entregas da “pretaxdelivery”, depois na lanchonete “cariocamix”, depois segue para oficina de carros “bel eletricista”, motorista de Uber, na calderia “caldo da rose”. Por fim, ela fecha com uma sequência de 3 barraquinhas, trabalhando como vendedora de pão de queijo, pipoqueira e padeira. São no total 8 profissões, onde um dos usuários da rede descreveu como “nossa Barbie profissões”, em referência a famosa boneca que, segundo dados de 2018, já havia sido lançada em mais de 180 carreiras. Pelos locais em que trabalha, Queixuda parece residir no município de Belford Roxo, na baixada fluminense, região metropolitana do Rio de Janeiro.

Embora o vídeo encontrado no Twitter mostre 8 profissões, em uma análise mais profunda do perfil no tiktok desta usuária, é possível encontrar uma postagem recente com os dizeres “Natal tá batendo aí na porta, e a Queixuda já começou a pegar os bicos pra fazer uma grana extra”. O seu perfil é recheado de outras profissões, bicos, anúncios de lojas e quaisquer outras coisas que lhe possam garantir uma renda extra.

A piada por trás deste perfil diz muito sobre a cultura do trabalhador médio que necessita complementar a renda. Grande parte dos trabalhadores advindos da Baixada fluminense, com ou sem carteira assinada, precisam se deslocar diariamente para a capital para exercerem seus papéis na economia. O trem para Japeri, por exemplo, é famoso na capital pela sua superlotação, e a viagem de ida e volta dura em média 3h. Na cidade de Belford Roxo, onde supostamente reside a Queixada, o tempo de viagem é ligeiramente menor.

Mesmo diante de uma rotina cansativa de deslocamentos, é intrínseco na cultura do trabalhador a necessidade de complementar sua renda, de abrir um negócio no fim de semana, trabalhar de uber ou vender salgados. Em suma, o descanso não lhes é permitido, pois mesmo em casos em que possuem os direitos empregatícios ainda assegurados na carteira de trabalho, a precarização do salário mínimo mediante a inflação naturalizou a necessidade de buscarem algo mais. A cultura do empreendedorismo, frequentemente difundida pela ala liberal, seja de governos ou influenciadores, passa ao trabalhador o fardo de compensar a desigualdade social tão fortemente presente no país, e principalmente, no estado do Rio de Janeiro.

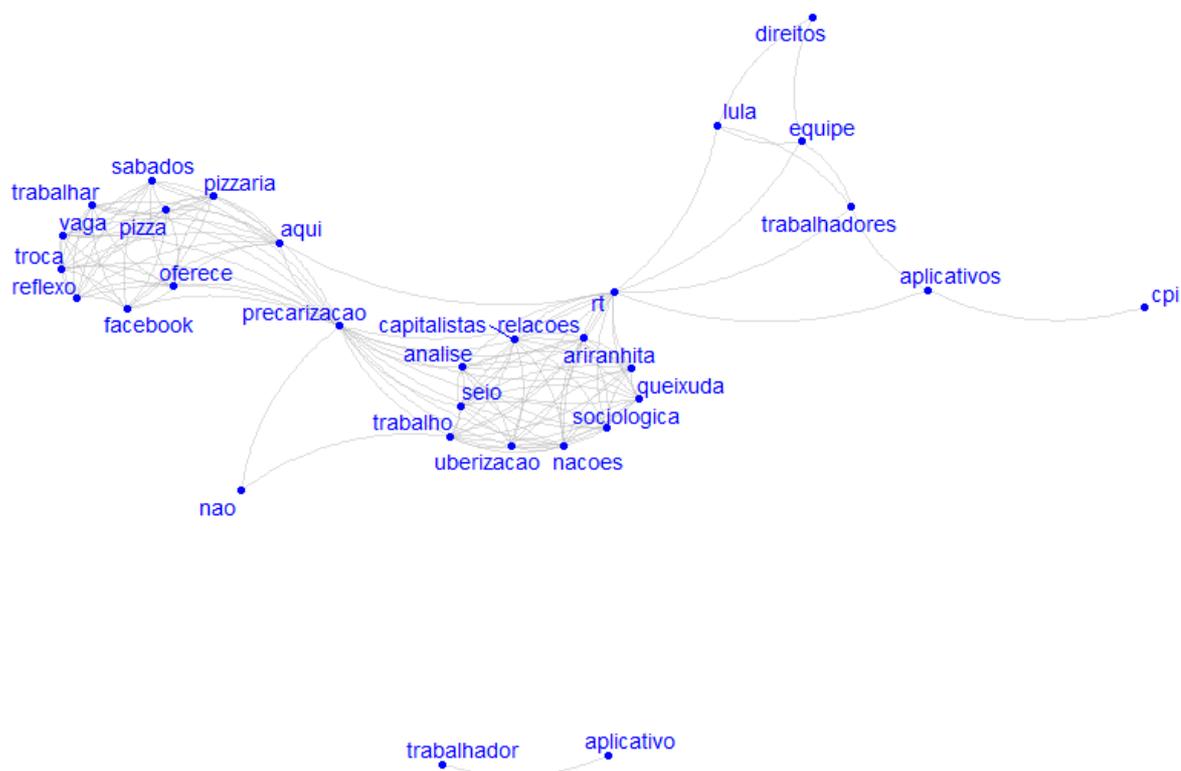
Rede por co-ocorrência e bigrama

Dando sequência às análises propostas para este tópico, a rede de coocorrência de palavras-chave apresenta uma disposição diferente das que foram vistas até então.

Figura 14- Rede de co-ocorrência gerada a partir da “visão analítica”

Co-ocorrência de termos

Tweets relacionados com a visão analítica



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022

No centro do mapa é possível ver as intensas relações das palavras relacionadas ao tweet sobre a Queixuda, dada as suas múltiplas repetições. Tirando um pouco o foco do meio do mapa, à direita é possível ver uma menção ao então presidente Lula, ligado às palavras “equipe”, “direitos” e “trabalhadores”, de maneira mais aprofundada é possível entender as menções. As primeiras menções surgem em tom de crítica ao novo governo:



Fonte: Twitter, 2022

Embasado numa conservadora e alinhada ao mercado, o usuário se posiciona contra aos direitos dos trabalhadores de aplicativos, assumindo que isto levaria ao desemprego desenfreado. O tweet possui 12 “rts” e 46 curtidas, e as interações fazem com que este tenha relevância na pesquisa. Outro tweet que ganhou força nesta análise é uma notícia do jornal Extra:

Figura 16: Captura de tela da reportagem do jornal Extra



Fonte: Jornal Extra, 2022

Nesta matéria, é possível ver a tendência do atual governo em preencher as lacunas trabalhistas que esta classe vem passando nos últimos anos. Segundo o conteúdo da mesma, a ideia do novo governo é implementar aos trabalhadores de aplicativo, os mesmos direitos que os assalariados provenientes da CLT possuem.

O plano é ir além dos benefícios previdenciários — como aposentadoria, pensão, auxílio-doença e acidente —, conforme chegou a cogitar o atual governo. Pelos planos que começam a ser formulados, esses trabalhadores teriam direito a seguro, jornada diária máxima e negociação coletiva com as empresas.

O tema ainda está em discussão e não possui consenso em diversos países do mundo, segundo a Organização Internacional do Trabalho, o tema referente aos trabalhadores de plataformas digitais deve ser tratado em março de 2023. Contudo, apesar da matéria de novembro apontar para uma tendência do governo à adesão da CLT aos trabalhadores de

aplicativo, em matéria de 03/01/2023 do jornal O Globo, o novo ministro do trabalho, Luiz Marinho (PT), descartou adesão a este modelo, mas ressaltou que precisa haver mudanças.

No entanto, o ministro descartou uma possível obrigatoriedade da contratação em regime CLT para trabalhadores por aplicativo, como Uber ou 99. Ele defendeu por outro lado, proteções e uma ‘remuneração de qualidade’ para as categorias. — Hoje, você tem trabalhadores que nem desejam o formato CLT anterior (à reforma trabalhista), mas que necessitam de uma proteção social, previdenciária e, acima de tudo, de qualidade da remuneração — explicou.

Além das relações encontradas que possuem referência com o novo governo, é possível visualizar um outro bloco de relações relacionadas a rede “Facebook”, “pizzaria” e “sábado”. Em uma visualização através do bigrama é possível destrinchar melhor esses resultados.

Tabela 3- Bigrama gerado partir da “visão analítica”

palavra1	palavra2	frequência
análise	sociológica	1861
nações	capitalistas	1861
rt	ariranhita	1859
oferece	vaga	72
pizzaria	oferece	72
rt	dudabolche	71
rt	luanapsol	58
definir	direitos	49
lula	planeja	49
aplicativos	chegou	43
relatório	final	43
desemprego	precarização	42
0	serviço	36
3	0	36
economia	3	36
legado	liberal	36
serviço	ruim	36
uberização	vai	36
vai	avançar	36
rt	luizazenha23	35

Fonte: Elaborado pelo autor, 2022

Como é sabido, os 3 primeiros resultados fazem referência ao tweet da @ariranhita, que teve larga repercussão. Já os resultados seguintes “oferece vaga” e “pizzaria oferece”, quando analisados de maneira isolada, trazem à tona um resultado que parece mais um novo meme, mas infelizmente não parece ser o caso.

Figura 17- Captura de tela de postagem sobre vaga em pizzeria



Dudabolche 🎧🌐 no Spotify: Descentraliza
@dudabolche



No Facebook uma pizzeria oferece vaga pra trabalhar aos sábados em troca de pizza.

Isso aqui é o reflexo da precarização das condições dignas de trabalho e do empobrecimento da classe trabalhadora. Um povo com fome é mais fácil de ser explorado.

A pobreza é projeto neoliberal

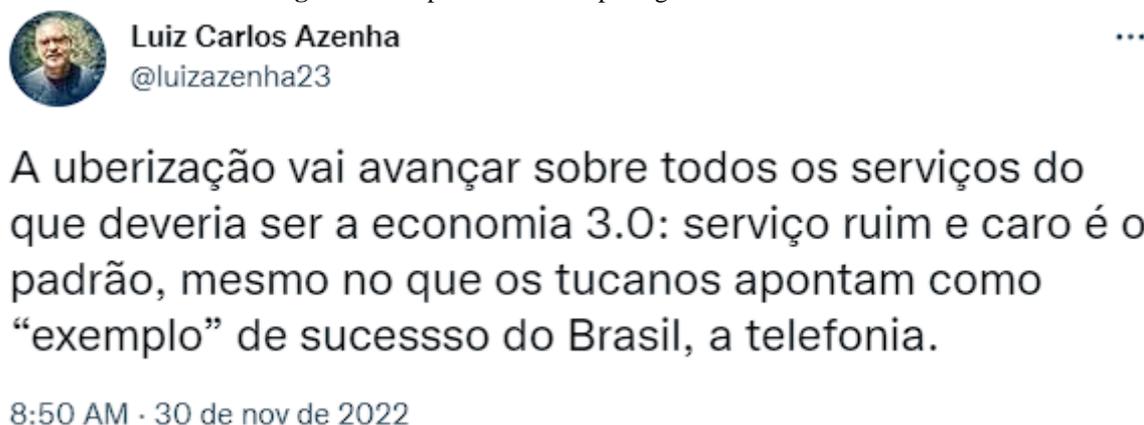
A screenshot of a Facebook post. At the top, the name 'Carla Maria Azevedo' is visible next to her profile picture, with '3 h' and a public icon. The post title is 'VAGA URGENTE ATENDENTE DE PIZZARIA'. The text of the post reads: 'URGENTE', 'APENAS PARA OS SÁBADOS', 'Fechamos acordo para todos os sábados do mês', 'Pré requisitos: - educada - dinâmica - pro ativa - trabalho em equipe - bom relacionamento com público - residir na Mooca ou adjacências', 'Horário: sábados das 18h30 até meia noite', 'Pagamento por sábado: 01 pizza clássica + condução (R\$10)', and 'Candidaturas por telefone 11 [redacted] falar com Frederico ou Andreia (são meus filhos)'. Below the text are reaction icons for 'Like' and 'Laughing Face', with a '7' next to them. At the bottom of the post are icons for 'Curtir', 'Comentar', and 'Enviar'.

Fonte: Twitter, 2022

No caso em questão, a usuária utiliza uma captura de tela da rede social Facebook, onde há um anúncio de vaga de atendente em uma pizzaria. O caso não seria um problema, a não ser quando a empregadora se debruça a explicar os valores da diária. O pagamento pela jornada de 5h30 de trabalho é nada mais do que uma pizza, além do transporte até o local. Além da descrição da vaga, que é um escândalo por si só, a usuária reitera sobre os objetivos do sistema em manter o povo passando necessidades, alertando para o fato de que aceitam qualquer forma de pagamento em momentos de desespero.

Outro termo que surge na tabela é “economia 3”, a sequência é parte de um tweet falando sobre a “economia 3.0”

Figura 18- Captura de tela de postagem sobre economia 3.0



Fonte Twitter, 2022

A economia 3.0, como é citada pelo usuário, faz parte de uma ideia do autor Borja Ruiz Reverter, no livro “Economia 3.0: Do escambo até as finanças descentralizadas”, em sua obra, o autor descreve as mudanças na economia e enfatiza, principalmente, a forma digital em que as transações estão sendo organizadas desde o processo de digitalização. O autor vai além e aponta sobre a finitude de alguns setores.

O passo final desta evolução será a economia 3.0, a qual usa como base a web descentralizada ou Web 3.0. A Web 3.0 transformará os serviços de advocacia e acabará com os cartórios, com os bancos e talvez ainda com governos se eles não se tornarem mais eficientes.

Assim, desta maneira, em um processo inevitável, gostando ou não, a força natural do livre mercado removerá os intermediários por estes se tornarem desnecessários. E por quê? Porque os entraves colocados por estes intermediários se tornaram pesados demais, dificultando as trocas voluntárias entre os indivíduos.

A perspectiva do autor pode soar um pouco radical, mas não é totalmente infundada. Quando ele aponta que, gostando ou não, o livre mercado removerá os intermediários, ele se refere a um processo de Uberização que já está em curso. Mesmo com os protestos e as atenções dos governos para a necessidade de regular estes processos, essas relações já ocorrem de maneira simbiótica e natural, frequentemente defendido pelos próprios trabalhadores em condições precárias, uma vez que sentem medo de ficarem desempregados. Do outro lado, os usuários também se acostumaram à facilidade e preços acessíveis praticados pelos aplicativos frente a concorrentes clássicos, como os táxis. Desta forma, o mercado usa a opinião pública contra as medidas que visam proteger o trabalhador, em uma rápida pesquisa nas respostas de uma matéria sobre as intenções do novo governo em regulamentar a classe, a maioria se mostra contrária à mudança.

Figura 19- Captura de tela sobre discussão da CLT aos trabalhadores de aplicativos



Andrea @andrealaurenzan · 27 de nov de 2022
Em resposta a [@RaulianL](#)
Vai acontecer igual na Colômbia, o Ifood está querendo sair do País. Resumindo mais desemprego.

RaulyBlä @RaulianL · 27 de nov de 2022
Em resposta a [@andrealaurenzan](#)
Sim IFood encerrou os trabalhos por lá!

Leandro Idelfonso @IdelfonsoLe · 27 de nov de 2022
Em resposta a [@RaulianL](#)
Vai vendo o desemprego subir!!!!

Eduardo Wilkosz @WilkoszEduardo · 27 de nov de 2022
Em resposta a [@RaulianL](#) e [@katiাতেves](#)
Vai acabar com os aplicativos! É inviável tanto pras empresas quanto pra quem contrata o APP para trabalhar!

Fonte: Elaborado pelo autor, 2022

Os relatos são inúmeros e cabe às entidades responsáveis tomarem medidas que preservem a segurança do trabalhador sem que de fato lhes tire o emprego. Segundo números do Ministério do Trabalho e Previdência, há cerca de 3,05 milhões de trabalhadores que prestam

serviços para plataformas digitais no Brasil, alterações agressivas na legislação podem levar aplicativos a abandonarem o país, como aconteceu com a já citada “Uber Eats”.

5. CONCLUSÃO

O acesso à internet trouxe mudanças nunca experimentadas ao cotidiano das pessoas, estar acordado significa estar conectado, e estar conectado se tornou sinônimo de produtividade. Mesmo nas redes sociais, que inicialmente foram criadas como ferramenta de interação e distração, hoje são voltadas à produção, os conteúdos são postados pensando em engajamento e não como um espaço de expressão pessoal.

Nossos hábitos foram acelerados, nossa tolerância se encurtou, tudo em prol do consumo desenfreado. A geração atual, agora marcada pelo Tiktok, classificada como uma “rede de vídeos curtos”, são o reflexo do poder das grandes companhias sobre os hábitos dos indivíduos, que agora mal conseguem tolerar um vídeo de 5 minutos ou uma propaganda de 5 segundos. A explosão de conteúdo nos mantém hipnotizados, ansiosos, amedrontados, mas inertes o suficiente para combater desafios sociais que se constroem a nossa volta.

Este comportamento se reflete na análise atual, a visão das pessoas no que diz respeito aos serviços elucidou uma visão muito assimétrica. Majoritariamente, os usuários utilizam suas redes para expressar insatisfação com o serviço ou com o motorista, e até mesmo para expressar medo ou angústia, como se refletiu várias vezes com mulheres. A nossa percepção de desagrado é comum, haja vista a nossa intolerância, mas a percepção de serviço prestado raramente foi percebida, quando ocorre tudo bem, o motorista não é elogiado, não faz mais que sua obrigação.

Por outro lado, esta intolerância não se mostrou presente quando direcionadas às desigualdades e explorações proporcionadas pela flexibilização e terceirização, mesmo na análise que supôs trazer uma visão analítica do caso usando o termo Uberização, mais alinhado com um espectro sociológico, o resultado mais significativo que se obteve se refere a uma brincadeira e não uma crítica.

Quando se procurou encontrar nos personagens estudados um posicionamento econômico, o resultado mais significativo demonstrou uma visão altamente liberal. Mesmo diante de cenários onde se buscou alternativa às precariedades, os indivíduos se posicionaram

contra, seja por medo do desemprego, no caso do trabalhador, seja por interesses pessoais, no caso do usuário teme o aumento do custo do serviço. Mesmo diante da deterioração dos direitos, os avanços neoliberais seguem a todo vapor, e com aval dos que estão a perdê-los, é difícil saber se os precarizados concordam com esta situação, as inúmeras manifestações dessa classe que ocorrem periodicamente sugerem que não.

O tema, embora já seja pauta da justiça do trabalho há alguns anos, ainda parece estar longe de se ser contornado. Dada a natureza recente dos trabalhos via aplicativo, ainda não há entendimento único acerca da relação criada entre esses personagens. Sendo assim, os direitos precisam ser novamente conquistados pouco a pouco, para frear a insegurança e o adoecimento do trabalhador. Neste sentido, em 2021, o Ministério Público do Trabalho (MPT) lançou uma cartilha dos direitos do trabalhador de aplicativo, a medida tem o objetivo de orientar e conscientizar trabalhadores e usuários sobre as violações de direitos da classe.

A medida acima abordada tem caráter educativo, mas não é suficiente. Embora este estudo tenha demonstrado uma certa impopularidade em relação à aplicação de medidas regulatórias por parte do Estado sobre essa classe, é de suma importância que sejam criados mecanismos que travem o avanço desenfreado do aumento do abismo das desigualdades praticadas pelas grandes companhias. Nas palavras do pai do liberalismo, Adam Smith: “Onde há grande propriedade, há grande desigualdade. Para um muito rico, há no mínimo quinhentos pobres, e a riqueza de poucos presume da indigência de muitos”.

Uma medida que poderia amenizar os problemas citados, é a implementação de aplicativos locais que tenham maior repasse ao trabalhador. O exemplo já acontece na cidade de Araraquara, em São Paulo, onde a prefeitura lançou o aplicativo “Bibi Mob”, que repassa 95% do valor das corridas ao trabalhador, valor bem acima dos entre 60% e 70% praticados pela Uber. O modelo não é absurdo, uma vez que dada a rápida reação da prefeitura, o aplicativo se popularizou de tal modo que a Uber não se expandiu no local. No começo de 2022, a prefeitura da cidade do Rio de Janeiro também lançou o aplicativo “Valeu”, com o mesmo propósito, mas destinado aos *deliverys* de comida, a medida, contudo, não se popularizou, muito em função baixa oferta de restaurantes presentes no aplicativo em relação ao líder do mercado.

Acrescento que, haja vista a dificuldade em encontrar a figura do entregador através da metodologia utilizada, a tentativa de outros métodos de identificação dos personagens apresentados poderia gerar resultados melhores. Um estudo mais detalhado acerca da maneira

que o motorista de apresenta nas redes sociais poderia trazer maior embasamento acerca dos seus posicionamentos. Outra metodologia que poderia ser de grande contribuição é a utilização de pesquisas, relacionando a melhora ou piora da condição de vida dos trabalhadores após ingressarem como trabalhadores de aplicativo.

Por fim, como foi abordado até aqui, o avanço das precarizações segue em pleno vapor, mas identificar esses problemas é o primeiro passo para se encontrar uma solução. Como disposto no art. 3º da C.F. é um objetivo fundamental da República Federativa do Brasil: "Erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais". Sendo assim, resta a expectativa de ver, no Brasil, um cenário trabalhista alinhado com os valores constitucionais e com o respeito aos direitos básicos do indivíduo.

6. REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. Boitempo. 2017. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>. Acesso em: 15 jan. 2023.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização: a era do trabalhador just-in-time?**. Scielo. 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/VHXmNyKzQLzMyHbgcGMNNwv/>. Acesso em: 15 jan. 2023.

ABÍLIO, Ludmila Costhek.. **Breque no despotismo algorítmico: uberização, trabalho sob demanda e insubordinação**. Boitempo. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/07/30/breque-no-despotismo-algoritmico-uberizacao-trabalho-sob-demanda-e-insubordinacao>. Acesso em: 14 jan. 2023.

ACNUDH. **Brasil: Peritos da ONU apelam ao novo governo para combater a violência contra as mulheres e meninas e revogar a lei da alienação parental**. 2022. Disponível em: <https://acnudh.org/pt-br/brasil-peritos-da-onu-apelam-ao-novo-governo-para-combater-a-violencia-contra-as-mulheres-e-meninas-e-revogar-a-lei-da-alienacao-parental/>. Acesso em: 15 jan. 2023.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviço na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2008.

BATISTA, Vera. **Arquivos PLC 30/2015**. Blog do servidor. 2017. Disponível em: <https://blogs.correiobraziliense.com.br/servidor/tag/plc-302015>. Acesso em: 15 jan. 2023.

BLOOMBERG, Michael. **Para Jack Ma, homem mais rico da China, trabalhar 12 horas por dia “é uma benção”**. O Globo. 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/para-jack-ma-homem-mais-rico-da-china-trabalhar-12-horas-por-dia-uma-bencao-23601374> . Acesso em: 14 jan. 2023.

BROWN, T. **The Gig Economy**. Daily Beast. 2009. Disponível em: <https://www.thedailybeast.com/the-gig-economy> . Acesso em: 15 jan. 2023.

BURGARELLI, Rodrigo. **Em SP, cresce o mercado ilegal e alvará de táxi custa até R\$ 150 mil**. Estadão. 2010. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/brasil/em-sp-cresce-o-mercado-ilegal-e-alvara-de-taxi-custa-ate-r-150-mil/> . Acesso em: 15 jan. 2023.

CASTILHO, Lucas. **Golpe do cheiro em Uber e 99: como as investigações falharam com as vítimas**. Universa UOL. 2022. Disponível em: <https://www.uol.com.br/universa/noticias/redacao/2022/10/13/golpe-do-cheiro-da-uber-como-as-investigacoes-falharam-com-as-vitimas.htm> . Acesso em: 15 jan. 2023.

CORDEIO, Luis Fernando.. **China cria normas trabalhistas rígidas**. CONJUR. 2009. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2009-fev-24/china-ignora-flexibilizacao-cria-normas-trabalhistas-rigidias> .

DISIS, Jill. **China quer acabar com a cultura de trabalho excessivo no país**. CNN Business. 2021. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/china-notifica-empresas-que-seguem-jornada-de-trabalho-de-6-por-12/> . Acesso em: 15 jan. 2023.

DUTT-ROSS, Steven; PARDO, Ana Lúcia. **A Lei Aldir Blanc no Twitter**. Disponível em: <https://apoena-uff.github.io/dados/twitter/index.html#1> . 2022. Acesso em: 15 jan. 2023.

HUWS, Ursula. **Labor in the Global Digital Economy: The Cybertariat Comes of Age**. Londres: NYU Press, 2014.

IBERDROLA. **As startups’ sonham com unicórnios?**. 2019. Disponível em: <https://www.iberdrola.com/inovacao/empresas-unicornio-startups-tecnologicas>. Acesso em: 15 jan. 2023

IFOOD. **Afinal, o entregador tem ou não que subir até o apartamento?**. 2022. Disponível em: <https://news.ifood.com.br/entregador-subir-ate-o-apartamento/>. Acesso em: 15 jan. 2023.

IFOOD. **Pensou iFood, pensou na FoodTech referência na América Latina**. Disponível em: <https://institucional.ifood.com.br/ifood/> .

LEMOS, Marcela. **Prefeitura do Rio lança app de delivery para competir com iFood e Rappi.** Economia UOL. 2022. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2022/03/28/prefeitura-do-rio-aplicativo-valeu-delivery.htm#:~:text=A%20Prefeitura%20do%20Rio%20de> . Acesso em: 15 jan. 2023.

MONTEIRO, Daniel. **CPI dos Aplicativos aprova relatório final com recomendações sobre transporte por aplicativos e delivery na capital.** Câmara de São Paulo. 2022. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/blog/cpi-dos-aplicativos-aprova-relatorio-final-com-recomendacoes-sobre-transporte-por-aplicativos-e-delivery-na-capital/> . Acesso em: 15 jan. 2023.

MONTEIRO, Renan. **Ministro do trabalho promete rever legislação trabalhista de forma “fatiada” e descarta CLT para aplicativos.** O Globo. 2023. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2023/01/luiz-marinho-novo-ministro-do-trabalho-promete-rever-legislacao-trabalhista-de-forma-fatiada.ghtml> . Acesso em: 15 jan. 2023.

MPT-SP. **Cartilha orienta trabalhadores de entrega por aplicativo sobre seus direitos.** 2021. Disponível em: <https://prt2.mpt.mp.br/912-cartilha-orienta-trabalhadores-de-entrega-por-aplicativo-sobre-seus-direitos> . Acesso em: 15 jan. 2023.

MUCELIN, Guilherme; CUNHA, Leonardo Stocker Pereira da. 3. Gig Economy: O Trabalho na Economia do Compartilhamento. In: MUCELIN, Guilherme. **RELAÇÕES TRABALHISTAS OU NÃO TRABALHISTAS NA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2021. Disponível em: <https://thomsonreuters.jusbrasil.com.br/doutrina/secao/1353727382/3-gig-economy-o-trabalho-na-economia-do-compartilhamento-relacoes-trabalhistas-ou-nao-trabalhistas-na-economia-do-compartilhamento> . Acesso em: 14 jan. 2023.

NUNBERG, Geoff; **Goodbye Jobs, Hello 'Gigs': How One Word Sums Up A New Economic Reality.** NPR. 2016. Disponível em: <https://www.npr.org/2016/01/11/460698077/goodbye-jobs-hello-gigs-nunbergs-word-of-the-year-sums-up-a-new-economic-reality> . Acesso em 16 jan. 2023.

PALMEIRA, Carlos. **Fim do Uber Eats: iFood se tornou monopolista no Brasil?** Tecmundo. 2022. Disponível em: <https://www.tecmundo.com.br/mercado/231813-fim-delivery-do-uber-eats-ifood-tornou-monopolista-brasil.htm> . Acesso em: 15 jan. 2023.

POCHMANN, Marcio. **Desestabilização do trabalho.** Campinas: Scielo, nov. 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sdeb/a/zPB6hsTrgbQBPZWtDRm6s7d/?lang=pt&format=pdf> . Acesso em: 14 jan. 2023.

POCHMANN, Marcio. **O trabalho sob fogo cruzado.** São Paulo: Contexto. 1997.

POCHMANN, Marcio. **A terceirização e a UBERização do trabalho no Brasil**. Boitempo. 2016. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2016/08/24/a-terceirizacao-e-a-uberizacao-do-trabalho-no-brasil/> . Acesso em: 14 jan. 2023.

POCHMANN, Márcio. **A uberização leva à intensificação do trabalho e da competição entre os trabalhadores**. EPSJV/Fiocruz. Entrevistado por André Antunes. 2016. Disponível em: <https://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/entrevista/a-uberizacao-leva-a-intensificacao-do-trabalho-e-da-competicao-entre-os>. Acesso em: 15 jan. 2023.

ROSA, Patrícia. **Luta contra a Violência à Mulher: Brasil ocupa o 5º lugar no Ranking mundial do Femicídio**. Afirmativa. 2021. Disponível em: <https://revistaafirmativa.com.br/luta-contra-a-violencia-a-mulher-brasil-ocupa-o-5o-lugar-no-ranking-mundial-do-femicidio/> . Acesso em: 15 jan. 2023.

SANTANDER. **Economia da China**. 2022. Disponível em: <https://santandertrade.com/pt/portal/analise-os-mercados/china/economia#:~:text=O%20setor%20industrial%20contribui%20com> . Acesso em: 15 jan. 2023.

SEAC-RJ. **Senado pode votar projeto alternativo sobre terceirização**. 2017. Disponível em: <https://seac-rj.com.br/senado-pode-votar-projeto-alternativo-sobre-terceirizacao/> . Acesso em: 15 jan. 2023.

SILVEIRA, Daniel. **Desemprego recua para 8,9% em agosto com recorde de trabalhadores sem carteira assinada, aponta IBGE**. G1 Economia. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/09/30/desemprego-recua-para-89percent-em-agosto-aponta-ibge.ghtml> .

SOARES, Roberta. **Entregadores de APLICATIVOS respondem por 70% das interações de TRÂNSITO**. JC. 2022. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2022/12/15140594-entregadores-de-aplicativos-respondem-por-70-das-internacoes-de-transito-diz-cpi-dos-apps.html> . Acesso em: 15 jan. 2023.

SOUZA, Felipe de. **Araraquara (SP) adota “Uber” próprio; motorista fica com 95% da tarifa**. Economia UOL. 2022. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2022/02/01/araraquara-sp-bibi-mob-aplicativo-transporte.htm>. Acesso em: 15 jan. 2023.

SOUSA, Rafaela. **Terceira Revolução Industrial: contexto, consequências, países**. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/terceira-revolucao-industrial.htm#:~:text=A%20Terceira%20Revolu%C3%A7%C3%A3o%20Industrial%2C%20tamb%C3%A9m> . Acesso em: 15 jan. 2023.

STANDING, Guy. **O Precariado: a nova classe perigosa**. Belo Horizonte: Autêntica, 2014. Cap. 1. p. 15-48

TREVISAN, Cláudio. **China quer reduzir disparidade entre populações rural e urbana**. Laboratório de Demografia e Estudos Populacionais. 2010. Disponível em: <https://www.ufjf.br/ladem/2010/03/07/china-quer-reduzir-disparidade-entre-populacoes-rural-e-urbana/> . Acesso em: 15 jan. 2023.