

As relações entre trabalho e mobilidade urbana a partir da experiência da Uber no Brasil

Helena Di Lorenza Cintra Martins

da Universidade Federal de Goiás - Goiânia – Goiás – Brasil
helenadilorenza26@gmail.com

Leandro Oliveira de Lima

da Universidade Federal de Goiás - Goiânia – Goiás – Brasil
leandro.lima@ufg.br

Resumo: O objetivo deste artigo é compreender a realidade da mobilidade urbana e sua relação com o trabalho precarizado a partir dos vínculos formais dos entregadores de aplicativo da Uber no contexto do avanço de medidas neoliberais permeando por novas formas de geração de renda através de empresas-aplicativo de *ridesourcing* entendidas como precarização do/no trabalho. Metodologicamente, este trabalho contou com uma revisão bibliográfica sobre mobilidade, precarização no mundo do trabalho na era digital, levantamento de dados sobre desemprego por meio da Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílios, análise de dados e informações disponibilizados no *website* da Uber, no documento das Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, no Sistemas de Informação sobre Mortalidade e outras similares para a compilação e arguição.

Palavras-chave: Uber; mobilidade urbana; trabalho precário; reformas neoliberais

Introdução

Desde 2015 o sintomático aumento de taxas de subutilização da força de trabalho e desemprego no país, impulsionados por reformas políticas de cunho liberal como a Lei de Teto de Gastos em dezembro de 2016, Reforma Trabalhista em novembro de 2017 e a Reforma da Previdência em novembro de 2019 vem agravando questões relacionadas à precarização e informalidade do trabalho no Brasil já presentes no cenário pretérito nacional mas agora em destaque também pela crise econômica causada pela Pandemia de Covid-19 que afeta o país desde março de 2020.

O crescente número de pessoas que migram do trabalho formal para o informal, caracterizado pelo trabalho por conta própria e sem carteira assinada, dão margem para uma já conhecida precarização do trabalho, mas, agora, com peculiaridades particulares do universo virtual (ANTUNES, 2020). Motoristas e entregadores por aplicativo são um dos componentes contemporâneos da categoria informal e precária de trabalho, que ganham ainda mais evidência após o início da pandemia por Covid-19 no Brasil afetando pela insuficiência das políticas neoliberais no Brasil associadas aos altos índices de

desemprego e subemprego.

As plataformas digitais de viagem compartilhada (*ridesourcing*) ganham cada vez mais expressão nas maneiras de se locomover no ambiente citadino, podendo causar impactos significativos na mobilidade urbana (MAIA, et. al. 2019), colocando em risco todos que dela fazem uso, mas em especial o grande contingente de motoristas “usuários”/“parceiros”. Em meio a isso, a Uber se mostra como a maior empresa dentre suas congêneres, possuindo cerca de 5 milhões de pessoas que dirigem pela plataforma pelo mundo, das quais 1 milhão são brasileiros e brasileiras (UBER, 2020).

Considerando estes elementos que compõem a problematização, o objetivo neste artigo é compreender em qual realidade do tráfego urbano está inserido o motorista e entregador de aplicativo da Uber em meio a um avanço de medidas neoliberais permeado por novas formas de geração de renda através de empresas-aplicativo de *ridesourcing* e no trabalho precário.

Metodologicamente este trabalho contou com uma revisão bibliográfica sobre mobilidade, mobilidade urbana, precarização no mundo do trabalho na era digital, levantamento de dados sobre desemprego pela Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílios, análise de dados e informações disponibilizados no *website* da Uber, análise das Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como do Sistema de Informação sobre Mortalidade e outras similares para a compilação e arguição.

Este artigo está estruturado em três seções. Seguindo à essa introdução é abordado dados estatísticos acerca do trabalho e desemprego no Brasil, destacando os altos níveis de desocupação no país. Em seguida são discutidas as implicações dos Termos de Uso da Uber e como ela impacta na maior precarização do trabalho de motoristas e entregadores. A terceira e última seção busca analisar o contexto das relações entre a mobilidade urbana na qual os “parceiros” da Uber estão implicados enquanto trabalhadores operadores da mobilidade urbana.

Uma leitura contemporânea sobre Trabalho e a Uber no Brasil

Com a crise econômica impulsionada pelas reformas de orientação liberal, observamos um aumento gradativo de desempregados no Brasil. No ano de 2012, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, a taxa alcançava um percentual de 7,4, seguida de uma redução de 3,3% no ano de 2013, contabilizando um total de 4,1%. Os dados apontam um aumento de 6,8% e 8,5% nos anos de 2014 e 2015 respectivamente.

A taxa média de desemprego anual no Brasil passou de 11,5% em 2016 para 12,7%

em 2017. Em 2018 há uma pequena retração de 1,1%, finalizando o ano com um percentual de 11,6% de pessoas desempregadas. Já em 2019, 11,9% do total estavam desempregadas. O ano de 2020 finaliza atingindo 13,5% da média. A última pesquisa realizada no primeiro trimestre de 2021 atingiu 14,4%, sendo o maior número levantado pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio desde 2012 (Figura 01).

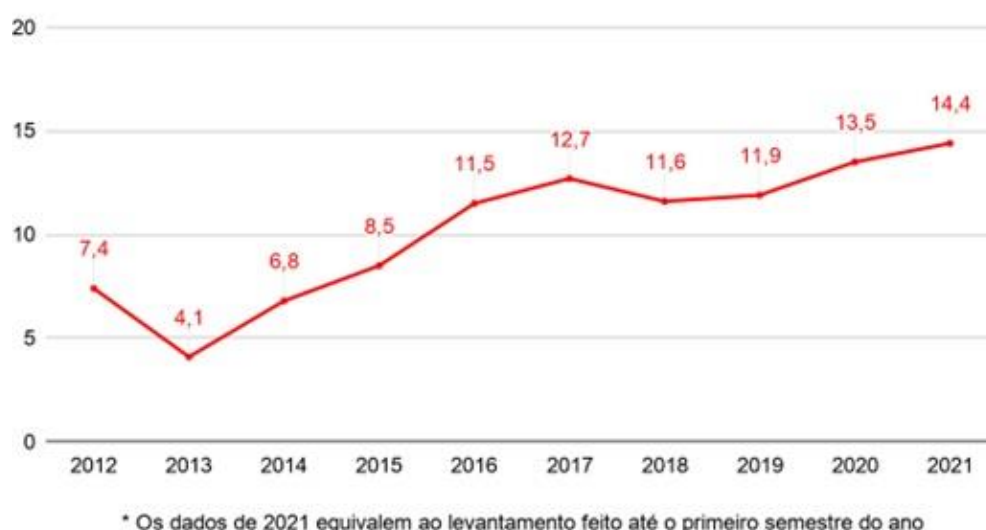


Figura 01 - Percentual de desemprego no Brasil de 2012 a 2021

Fonte: PNAD Contínua/IBGE - Elaboração Própria

Paralelo aos índices de desemprego no país, o trabalho por conta própria se expandiu entre os anos de 2012 e 2019. Segundo a PNAD Contínua, esta categoria passou de 22,8% para 25,8%, chegando a contabilizar 24,4 milhões de pessoas, o maior número registrado em toda a série. Outro dado que chama atenção no quadro que configura o atual cenário do mercado de trabalho dos brasileiros e brasileiras nos últimos anos é o notável aumento na quantidade de prestadores de serviço, chegando a 400 mil trabalhadores a mais em apenas 2 anos, bem como a taxa de informalidade registrada no primeiro trimestre do ano de 2021, que alcançou 39,7% da população ocupada ou 34,1 milhões de trabalhadores e trabalhadoras informais (PNAD, 2020). No último trimestre de 2020 o contingente já era expressivo, pontuando 3,8% da população ocupada no exercício do trabalho autônomo.

A PNAD Contínua, em agosto de 2020, seis meses após dar-se início à Pandemia por Covid-19 no Brasil, apontou uma taxa de desocupação e de subutilização de 14,4% e 30,6% respectivamente, sendo a mais alta desde 2012 quando foi dado início à série pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Esse crescimento significou um aumento de 1,6% com relação ao mesmo trimestre (junho à agosto) de 2019 e 2,6% em relação ao

segundo semestre de 2020, seguindo a mesma tendência, a taxa de informalidade no mesmo período chegava a 38% em todo o país, um crescimento de 0,4% com relação ao trimestre anterior.

O Pnad-Covid, uma nova linha de levantamento de dados da série, mostra ainda um cenário mais crítico quando se trata do grande aumento de desempregados no Brasil que buscam alternativas em empresas-aplicativo: cerca de 42 mil brasileiros com ensino superior, incluindo graduação e pós-graduação ocupam a categoria “Entregador de mercadorias (de restaurante, de farmácia, de loja, aplicativo, etc.)”. Atualmente, segundo o IBGE, 27 milhões de brasileiros e brasileiras possuem ensino superior.

O contexto de desocupação e desemprego mostram possíveis efeitos das Reformas de austeridade que vêm agudizando o mercado de trabalho precário. A Reforma Trabalhista (LeiNº 13.467, de 13 de julho de 2017)³ é uma das medidas que endossam a situação de precariedade na qual se encontram até mesmo trabalhadores e trabalhadoras que possuem algum tipo de vínculo com a Consolidação de Leis do Trabalho (CLT). Mesmo com as promessas de melhora por parte dos agentes políticos que propuseram e comandaram o projeto de alteração de leis básicas e fundamentais de proteção ao exercício do trabalho, a diminuição de pessoas que exercem algum tipo de trabalho formal sofrem quedas significativas desde o ano em que a reforma entra em vigor, ganhando ainda maior declínio após a Reforma da Previdência (Emenda Constitucional Nº 103, de 12 de novembro de 2019) e, mais ainda recentemente, com as medidas de contenção do avanço do novo Coronavírus.

Após o decreto de *lockdown* implantado em inúmeras cidades pelo país, atividades consideradas não essenciais foram proibidas de permanecerem em exercício, mantendo-se em funcionamento apenas estabelecimentos de atendimento à saúde, mercados, farmácias e comércio alimentício. Ainda, nesse contexto do decreto em Regiões Metropolitanas, mas também em outras cidades, os estabelecimentos que ainda se mantiveram em funcionamento não estavam autorizados para o consumo *in loco*, obrigando tanto proprietários como consumidores a se adaptarem ao consumo residencial, inevitavelmente mediado por entregadores. Emerge, portanto, a possibilidade de trabalho dentro do setor de entregas, uma das poucas categorias que não foram afastadas do emprego, tampouco privadas de circulação no início da pandemia por Covid-19.

Os dados do PNAD de 2019 possibilitam uma observação à expansão da categoria de motoristas e entregadores, anteriores às publicações de 2020 e à Pandemia que mostram que o número total de pessoas ocupadas no setor privado trabalhando em

veículo automotor já alcançavam o total de 3,9 milhões de pessoas, crescendo 8,2% em todo o país em relação ao ano de 2018. No ano de 2012 essa categoria chegava a 2,5%, enquanto em 2018 e 2019 o percentual era de 3,1% . Os dados apontam um cenário dramático de aumento do desemprego no Brasil mesmo antes do agravamento da crise política e econômica pela Covid-19 que atinge ainda mais trabalhadores e trabalhadoras do país.

No que diz respeito à distribuição de pessoas que trabalhavam em veículo automotor no ano de 2020, a Região Norte e Sudeste do Brasil, apresentaram os percentuais mais altos no Pnad (2019), com 5,8% e 5,4% respectivamente, seguidos da Região Nordeste (4,9%), Sul (4,3%) e Centro-Oeste (4,1). De 2018 a 2019 a ocupação nesse local de trabalho cresceu 8,2% no Brasil, mesmo com a retração de 10,6% do crescimento na Região Centro-Oeste. Vale lembrar que o Pnad inclui nesta categoria todos os trabalhadores em veículo automotor, sem especificar a finalidade do trabalho ou a empresa empregadora.

A análise dos dados fornecidos pela Pnad Contínua entre os anos de 2012 e 2016 a respeito do número de trabalhadores ocupados como condutores de motocicletas, automóveis e táxis não existem aumentos significativos, ainda no último trimestre de 2016 a pesquisa aponta cerca de 1,39 milhões de pessoas na categoria, é a partir do ano de 2017 que há um crescente número de pessoas ocupadas nessa categoria, havendo um aumento de 41,9%, cerca de 2,02 milhões de pessoas no total trabalhando em automóveis. Quanto aos números relativos às pessoas ocupadas no exercício do trabalho em motocicletas passou de 522,1 mil para 729,7 mil, totalizando um aumento percentual de 39,2%. Já em 2020 o número de pessoas ocupadas na categoria em motocicletas somavam 729.675 pessoas, enquanto condutores de automóveis, táxis e camionetes alcançaram um total de 2.015.081 pessoas.

Existem variadas empresas por aplicativo que fornecem serviços de entrega e transporte de passageiros no Brasil, dentre eles estão iFood, 99, InDriver, Lady, Sity, dentre outros. Parte considerável destes aplicativos não operam em muitas capitais do país, sendo restritos à metrópolis, e não presentes em muitas capitais do país. Entretanto, a Uber está dentre as empresas que se destacam dentre suas similares, por ser a mais abrangente no território brasileiro e com um grande número de trabalhadores em escala mundial.

A este respeito, dado o caráter de pioneirismo no agenciamento de trabalhadores via plataforma, criou-se no Brasil o termo uberização: De acordo com Abílio (2021a) o termo refere-se a um novo estágio da exploração do trabalho, que traz mudanças

qualitativas ao estatuto do trabalhador, à configuração das empresas, assim como às formas de controle, gerenciamento e expropriação do trabalho. Trata-se de um novo passo nas terceirizações, que, entretanto, ao mesmo tempo que se complementa também pode concorrer com o modelo anterior das redes de subcontratações compostas pelos mais diversos tipos de empresas. Segundo a autora a uberização veio consolidar a passagem do estatuto de trabalhador para o de um “*nanoempresário-de-si*” permanentemente disponível ao trabalho; retira-lhe garantias mínimas ao mesmo tempo que mantém sua subordinação; Enquanto elemento complicador no processo de esgarçamento das relações de trabalho a autora diz que esse processo tem vantagem, de modo “administrado e produtivo”, sobre a perda de formas já estabelecidas e reguladas do trabalho.

Em termos de sua abrangência nacional, de acordo o sítio Fatos e Dados da Uber, a empresa chega ao Brasil no ano em que foi sediada a Copa do Mundo de 2014 no Rio de Janeiro, pouco depois se expande para outras capitais, como São Paulo, Brasília e Belo Horizonte. Em 2021 a empresa possuía o alcance em mais de 500 cidades no Brasil, em especial Regiões Metropolitanas, Centros Regionais, não sendo muito comum em cidades locais. O objetivo da mesma é o fornecimento, com mediação virtual, alternativas fáceis de mobilidade e *delivery*, gerando também alternativas acessíveis de geração de renda.

O acesso aos dados estatísticos da Uber são precários. No *site* Fatos e Dados da Uber, que tem por finalidade exclusiva publicar algumas informações generalizadas sobre a plataforma, seus diferentes usos e os serviços fornecidos pela empresa, os números gerais são sempre disponibilizados por aproximação, dificultando o conhecimento preciso dos números totais de motoristas, carros ou passageiros que circulam pela Uber. Na contramão da inacessibilidade aos dados que poderiam elucidar de maneira mais assertiva quanto ao número preciso de motoristas, a empresa se mostra aberta no sentido de dar maior clareza na relação com seus investidores, o que pode ser um elemento que mostra o interesse em manter maior acessibilidade às possibilidades de investir, mas não de desenvolver estudo mais aprofundados em áreas de estudo e pesquisa que discorrem acerca da mobilidade urbana e das relações de trabalho estabelecidas entre padrões e empregados.

Ademais, entre os anos de 2018 e 2019 o número de pessoas dirigindo pela empresa se manteve estável, totalizando mais de 600 mil motoristas usando o aplicativo, no ano de 2019, o PNAD publicou que a população que trabalha com veículos, dentre eles motoristas de aplicativo, taxistas, motoristas e trocadores de ônibus chegou a 3,6

milhões de pessoas, um aumento de aproximadamente 29% em comparação ao ano anterior.

Pode-se presumir que diante do cenário de desemprego, redução de direitos trabalhistas resguardadas pela CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), subsidiadas por alterações regulamentares no âmbito trabalhista, como a Reforma Trabalhista em novembro de 2017 e a Reforma da Previdência em novembro de 2019, uma parte considerável desses trabalhadores e trabalhadoras foram lançados e lançadas às plataformas virtuais. Mesmo compreendendo o contingente de aumento de empresas similares à Uber, bem como de outros tipos de trabalho por conta própria, a empresa ainda é a mais conhecida e usada entre suas congêneres. Como atesta Antunes (2020):

A Uber se alia a nova era de trabalho digital agindo como uma fomentadora da criação da ampla categoria de trabalhadores e trabalhadoras que se vêem diante do cenário de diminuição de empregos e recriação de novas modalidade de trabalho informal, precário, desprovido de direitos mínimos básico” (ANTUNES, 2020, p.28)

De acordo com o acesso no ano de 2020 aos dados fornecidos no sítio Fatos e Dados da Uber, existem cerca de 1 milhão de motoristas e entregadores no Brasil que fazem o uso do aplicativo, o alto número de adeptos se evidencia principalmente quando comparado aos 5 milhões de motoristas ao redor do mundo que dirigem pela plataforma, ou seja, cerca de 20% do total de pessoas que dirigem pela Uber correspondem a brasileiros e brasileiras. Este dado não especifica em quais modalidades de serviço fornecidos pela empresa estão distribuídas o total de pessoas.

Mesmo com o distanciamento da empresa no que diz respeito ao reconhecimento legal de seus trabalhadores é inegável que a Uber seja uma das maiores empregadoras do mundo, inclusive no Brasil. O aumento na quantidade de prestadores de serviço pela plataforma é notável, chegando a 400 mil trabalhadores a mais em apenas 2 anos, um aumento enorme que vem acompanhado de altos índices de desemprego e trabalho autônomo.

A empresa se autodeclara como uma indústria de tecnologia que fornece diferentes tipos de serviço, todos relacionados a transporte e mobilidade, declarando que não emprega ou é detentora de nenhum veículo que circule pela plataforma e sugere ao sujeito que se inscreve na plataforma como motorista ou entregador uma possibilidade de trabalho flexível. Assim a Uber define a relação com os “parceiros” e “clientes”:

A Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. Nós oferecemos uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários encontrem uma opção de mobilidade. (UBER, 2020).

Mesmo que a empresa se isente da posse de todo e qualquer carro e não se declare como uma empresa de transporte, é evidente que a posse ou desembolso de uma quantia para o aluguel de um veículo automotor que atenda às exigências estabelecidas pela plataforma é indispensável para que o fornecedor de serviços seja aceito dentro do aplicativo, assim o ambiente de trabalho informal do trabalhador da Uber é inevitavelmente o ambiente da mobilidade urbana em veículo privado.

As relações contratuais, os termos dos “usuários” e seus “direitos”

De acordo com os Termos de Uso para pessoas que pretendem se cadastrar como motorista, a plataforma de tecnologia permite programar serviços de transporte e/ou logística e/ou compra de bens com terceiros independentes, sejam eles provedores de serviços, fornecedores de transporte, fornecedores de logística de transporte ou fornecedores de bens que possuem contrato com a Uber. Todos estes fornecedores são considerados afiliados da empresa em nível contratual, não configurando o vínculo de filial, mas sim de empresas ou pessoas independentes que usam da plataforma como intermediária das trocas de bens ou de serviços. Vale ressaltar que o uso do termo “independente” é recorrente quando diz respeito a essas empresas ou prestadores de serviços, como o próprio documento aponta “A menos que diversamente acordado pela Uber em contrato escrito celebrado em separado com você, os Serviços são disponibilizados para seu uso pessoal e não comercial.” (UBER, 2020).

Trata-se, portanto, de um documento de contrato de uso pessoal, que mesmo dizendo respeito ao Relacionamento Contratual do motorista com a empresa, o compreende como usuário, não como prestador de serviço, muito menos como trabalhador. O conceito “uberização do trabalho” faz menção ao êxito da Uber em utilizar de plataformas para controlar e organizar o trabalho de milhares de trabalhadores pelo mundo (MORAES et. al., 2019, p. 655), precarizando o trabalhador inserido no contexto do transporte urbano, inserindo no contextualmente enquanto “parceiro” ou “usuário”.

A Uber é uma empregadora que não reconhece seus trabalhadores legalmente e não se responsabiliza por aqueles que recorrem a ela para procurar alguma possibilidade de renda em meio a esse recente, mas não novo, cenário de desemprego no país e no mundo. Apesar deste termo contratual, não é incomum no Brasil uma série de

manifestações dos seus “parceiros” reivindicando algum tipo de direito ou segurança de natureza laboral, como aumento de tarifas, melhores condições de segurança sanitária inclusive em meio à pandemia, conforme figuras 2 e 3. O motorista por aplicativo é como um empreendedor que se “auto emprega” através do aplicativo, um trabalhador que possui um patrão sem endereço e sem nome aparente e conta com um empregador que se faz socialmente presente nas relações de trabalho enquanto um sujeito imaterial que, aparentemente, não regula nem intervém, mas sim medeia as relações comerciais daquele que presta serviços por meio de uma plataforma virtual.



Figura 2 - Paralisação nacional convocada por entregadores de aplicativo no dia - 25/7/2020
Fonte: Rovena Rosa/Agência Brasil, 2020.



Figura 3 - Motoristas de aplicativo se manifestando por aumento de tarifas em 2019 na cidade de São Paulo
Fonte: Vitor Hugo Silva/Tecnoblog, 2019.

A exitosa tentativa de tirar vantagem da vulnerabilidade de seus motoristas e entregadores, os categorizando como “parceiros” e “usuários” e não como funcionários, impondo, sem consulta de outros sujeitos que não aqueles que administram e detêm a oferta do serviço da plataforma, surge no corrente texto de Termos de Uso da seguinte maneira:

A Uber poderá alterar os Termos relativos aos Serviços a qualquer momento. Aditamentos entrarão em vigor quando a Uber fizer a postagem da versão atualizada dos Termos neste local ou das condições atualizadas ou Termos adicionais sobre o respectivo Serviço. O fato de você continuar a acessar ou usar os Serviços após essa postagem representa seu consentimento em vincular-se aos Termos alterados” (UBER, 2020).

O que confere ao motorista o consentimento às alterações repentinas é a continuidade do uso da plataforma mesmo após as mudanças feitas nos Termos, assim o motorista não participa das decisões e, em caso de possível discordância das alterações feitas, por e somente pela empresa, deve se desativar e interromper sua prestação de serviços, já que não há um interlocutor que assegure a sua voz ativa ou que averigue se as condições retiradas, acrescentadas ou modificadas ferem direitos básicos dos sujeitos que trabalham pelo/para o aplicativo⁸. leitura sobre mudanças contratuais durante as vigências - nota de rodapé sobre as mudanças feitas pela reforma trabalhista. Ainda no mesmo documento a empresa explicita que:

Você reconhece que a Uber não é fornecedora de bens, não presta serviços de transporte ou logística, nem funciona como transportadora, e que todos esses serviços de transporte ou logística são prestados por parceiros independentes, que não são empregados(as) e nem representantes da Uber, nem de qualquer de suas afiliadas (UBER, 2020).

Assim, a empresa atesta que não se reconhece enquanto uma transportadora ou empregadora, mas sim como uma empresa de tecnologia, da mesma maneira como não reconhece seus “parceiros independentes” como trabalhadores diretamente ligados à plataforma, ainda que diante da clara dependência destes para o exercício do ofício.

Quanto ao cadastramento de motoristas na Uber do Brasil Tecnologia Ltda., são oferecidas as alternativas de uso de carro pessoal ou de aluguel com empresas parceiras. Ambas as modalidades demandam que o motorista dê seu consentimento legal para que seja feita uma checagem de antecedentes através dos dados fornecidos durante o cadastramento. A partir do momento em que o usuário-trabalhador declara que está

ciente e aceita a checagem de seus antecedentes, concorda em dar à empresa consentimento para o acesso a seus dados pessoais sensíveis, tendo por finalidade garantir a elegibilidade do mesmo para o uso do aplicativo enquanto motorista/entregador. Como se percebe, as políticas neoliberais dão legitimidade às flexibilizações contratuais entre empregadores e empregados a partir da Reforma Trabalhista de 2017, ademais motoristas e entregadores de aplicativos já estavam submetidos à tais situações de alterações repentinas, sem o consenso ou acordo justo de ambas as partes, antes mesmo da Reforma entrar em vigor, uma vez que as empresas não reconhecem qualquer vínculo empregatício.

Mesmo com o sistema de checagem de antecedentes legais, falhas de averiguação podem ocorrer com certa facilidade em plataformas de compartilhamento de viagens. As viagens dos motoristas e entregadores, passíveis de serem burladas, apontam falhas sistemáticas de verificação dos sujeitos que dirigem para as empresas. Quanto ao que diz respeito ao nível de segurança dos passageiros que solicitam uma viagem pela Uber, Slee (2017) exemplifica alguns dos problemas relacionados a tal problemática nos Estados Unidos da América, mais especificamente na Califórnia:

(...) procuradores apresentaram uma denúncia apontando “falhas sistemáticas no processo de checagem da Uber”, de maneira que “agressores sexuais, falsificadores ideológicos, assaltantes, um sequestrador e um assassino confesso passaram pelo processo de triagem e estavam dirigindo pela empresa” (SLEE, 2017, p. 120).

A possibilidade de burlar as regulamentações e demandas internas geram consequências graves para passageiros, assim, a empresa amplia formas de análise dos sujeitos que fazem uso da plataforma oferecendo serviços, introjetando trâmites burocráticos vinculados a órgãos de regulamentação estatal, como DETRAN e seus congêneres. Além do Consentimento Legal para acesso dos dados, a empresa solicita a foto de perfil e a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com EAR - este último é uma sigla que corresponde a uma verificação junto à CNH apontando que o motorista Exerce Atividade Remunerada. Para garantir o registro da EAR na carteira de habilitação o motorista deve se submeter a um processo burocrático que ateste que está habilitado a exercer atividades remuneradas por meio de um veículo de transporte, custando R\$ 100 para que o Departamento Estadual de Trânsito reconheça e acresça a sigla na Carteira Nacional de Habilitação (DETRAN, 2020). É também solicitado o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo Eletrônico - CRLV -que deve ser fornecido através de uma foto legível enviada ao sítio do órgão no momento do cadastro.

Há também a solicitação, nos Termos de Uso, de reconhecimento do motorista quanto às diferentes marcas e modalidades existentes na plataforma referidas como “Uber”, são elas a “UberBLACK”, “uberX”, “UberBAG”; “UberENGLISH”; “UberBIKE”, “Uber Juntos”, assim como a “UberEATS”, a qual a empresa nomeia como “solicitação de logística” que nada mais é que uma modalidade de entrega de alimentos que conecta a empresa ao consumidor e/ou consumidora.

As condições de trabalho do novo proletariado da era digital são ainda mais precárias com as novas medidas de austeridade implementadas por reformas trabalhistas e previdenciárias que vêm sendo promulgadas nos últimos anos (ANTUNES, 2020). Entretanto, motoristas por aplicativo já estavam previamente inseridos nessa conjuntura antes da promulgação das novas leis, já que tais empresas não possuem, desde sua chegada ao Brasil, com nenhum tipo de vínculo que configure relações patronais dos proprietários das empresas com seus “parceiros”, não os enquadrando enquanto trabalhadores que possuem direito a algum tipo de resguardo quanto à Consolidação das Leis do Trabalho. O que observamos é um aumento do contingente de pessoas que dirigem por plataformas paralelo ao aumento do número de desempregados e desempregadas, bem como de pessoas que trabalham por conta própria.

Até o ano de 2018, motoristas e entregadores não contavam com qualquer tipo de seguro que ultrapassasse o controle dos trajetos por *Global Positioning System* (GPS), isso significa que não havia seguro que garantisse indenizações em caso de morte ou acidente, fosse ele por meio de leis de seguridade ou por seguradoras privadas. Em 26 de março de 2018, a Lei Nº 13.640 trata de instituir nas Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, visando acrescentar um novo tipo de regulamentação para o transporte remunerado, privado e individual de passageiros solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Apesar da Lei conter em si um teor regulador, desobriga o governo federal a competência de regulamentar e/ou fiscalizar o sistema de serviço remunerado e privado de passageiros, fica incubido, portanto aos municípios e ao Distrito Federal a função de cobrar dos prestadores de serviço os tributos municipais, a exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT), além de sua inclusão como contribuinte do Instituto Nacional de Seguro Social (INSS).

Para seguir as novas demandas legislativas a Uber efetiva uma relação contratual de seguro com a empresa Chubb Corporation, com o intuito de seguir aos pré-requisitos

da Lei, constituindo cobertura financeira sobre possíveis danos pessoais e à vida dos motoristas e entregadores “parceiros”, como consta na Uber Blog em uma publicação no ano de 2018, como se lê:

(...) contratamos um seguro que te protege quando está realizando viagens com o app da Uber. A cobertura da Chubb inclui despesas médicas hospitalares em caso de acidente, ou, em um caso mais grave, cobertura de invalidez permanente, entre outras coberturas, que garantem sua proteção. Esta proteção é ativada automaticamente no momento em que você entra no veículo em uma viagem solicitada por meio do aplicativo e termina quando você chega ao seu destino (UBERBLOG, 2018).

A seguradora, ademais, não garante a proteção desses motoristas enquanto não estão circulando em meios urbanos à espera de viagens ou a caminho dos locais de partida de passageiros. Isso implica, na verdade, em uma maior predileção pela proteção de passageiros e mercadorias, já que não amplia o seguro ao motorista e/ou entregador que está em direção ao solicitante da viagem, mesmo que este já esteja disponível ou ativo na plataforma à esperade uma viagem ou entrega.

No que diz respeito à contribuição e acesso à previdência social, motoristas e entregadores são apenas incluídos como categoria e com o reconhecimento legal que possa abranger suas particularidades e especificidades, divergentes de outras categorias que também exercem alguma função relacionada ao transporte terrestre (de passageiros ou mercadorias), no ano de 2019 com a implementação do Decreto 9.792/2019, em dissonância com a Lei Nº 13.640 que já previa a necessidade de inclusão da categoria no INSS.

O Decreto deixa a encargo dos próprios condutores de transporte individual a inscrição no INSS que deve contar com um comprovante de cadastro em um dos aplicativos que disponibilizam em rede o compartilhamento de viagens. As alternativas de cadastro são como Microempreendedor Individual (MEI) ou Contribuinte Individual (CI). Nenhuma dessas opções implica a empresa que medeia condutores e/ou entregadores com passageiros e/ou consumidores a arcar com os custos a serem desembolsados para ter acesso à Previdência. Isso reafirma a posição do trabalhador por aplicativo como empreendedor, mas agora não apenas pelo discurso de empresários que pensam o *marketing* de suas empresas, mas também pelo Estado, como se não houvesse qualquer tipo de ligação trabalhista com as plataformas digitais que propiciam o exercício de suas funções:

(...) o trabalho precário faz com que os trabalhadores assumam o risco por suas atividades laborais no lugar das empresas e do Estado, além de perder os benefícios sociais do trabalho regulamentado, bem como

as proteções sociais. (MORAES et. al., 2019, p. 657)

No que diz respeito ao valor a ser pago para a inclusão no INSS, a Uber Blog - Ganhe (2019) pontua que o MEI só pode ser cadastrado, se contar com até R\$81.000 de ganho anual, tendo um valor fixo de custo em R\$60,00. Já para o CI há uma incidência de alíquota de 11% sobre o salário mínimo, de maneira mais completa a empresa conclui:

(...) a alíquota de 20% incide sobre o Salário de Contribuição – que para motoristas de aplicativo corresponde a 20% dos ganhos mensais. Na prática, o valor de contribuição corresponde a 4% dos seus ganhos mensais. Por exemplo, suponha que um motorista parceiro gere ganhos de R\$2.000,00 por mês, o valor de contribuição seria de R\$80,00 (4% dos R\$2.000) (UBER, 2020).

Caso um “parceiro” do aplicativo possua interesse em se inserir no INSS enquanto MEI, deve despende uma quantia de R \$720 anuais, levando em consideração o pagamento mensal de R \$60 durante os 12 meses do ano. Enquanto CI, há uma dificuldade em precisar o valor a ser contribuído em decorrência da inacessibilidade a valores que elucidem quanto um motorista ou entregador da Uber ganha por mês. O único meio de ter conhecimento sobre esses valores seria através da disponibilização mais ampla dos dados pela própria empresa. Entretanto Moraes, Oliveira e Accorsi (2019) apontam cinco receitas semanais diferentes entre os motoristas entrevistados, nas quais (i) 49% correspondem a uma renda de até R\$ 1.000, (ii) 41% recebem entre R\$ R\$ 1.000,00 e R\$ 2.000,00, (iii) 2% ganham de R\$ 2.000,00 até R\$ 3.000,00, (iv) 3% recebem de R\$ 3.000,00 até R\$ 4.000,00 e (v) 5% ganham acima de R\$ 4.000. Os valores não correspondem à receita bruta semanal, ou seja, não incluem os gastos com combustível ou manutenção dos veículos.

As condições precárias de trabalho não se restringem aos meios políticos, legais e de remuneração, tampouco à dificuldade de acesso à seguridade social ou baixas arrecadações financeiras. A segurança quanto ao ambiente de trabalho dessas pessoas também é um fator a ser levado em consideração. Entre os anos de 2009 e 2018, de acordo com o Sistema Único de Saúde:

[...] foram mais de 485 mil indenizados por mortes no trânsito em todo o Brasil. Para dar uma ideia de comparação, a Guerra da Síria deixou mais de 360 mil mortes desde 2011, quando foi iniciada. Ou seja, o trânsito brasileiro gera mais mortos do que uma guerra civil (SEGURADORA LÍDER-DPVAT, s/d).

O número de mortes por acidentes de trânsito no Brasil é um dos demonstrativos quanto à situação de risco à qual se submetem motoristas e entregadores. Sempre que

abrem seus aplicativos e passam a estar disponíveis a chamadas de usuários se prestando ao serviço de transporte e entrega, são lançados ao ambiente caótico da mobilidade urbana que vem ceifando a vida de brasileiros e brasileiras no país, isso coloca em questionamento o comprometimento das empresas-aplicativo com a vida e integridade física de seus “parceiros”.

As relações entre a mobilidade urbana e o trabalho precarizado

Nesta seção nossa intenção é discorrer sobre a relação entre o trabalho precarizado, discutido na seção anterior e sua vinculação com a mobilidade. Apesar de ser um termo polissêmico, utilizamos aqui a mobilidade fundamentada em termos empíricos e, para tanto, parte-se do pressuposto descrito por Levy (2002) de que a *mobilidade é um capital social*. E, nestes termos adverte-se de que não se trata de uma mera movimentação de pessoas, mercadorias e serviços pelo espaço da cidade, mas, portadora de direitos, a mobilidade urbana é alvo da precarização visando, em primeira instância a exploração da mão de obra. Significa que ela é usada pelas corporações com a finalidade precípua de redução de custos, cujo transbordamento se dá pela redução da massa salarial que sustentava categorias profissionais clássicas, como os taxistas no Brasil, por exemplo. Não é à toa, por isso mesmo, que o vocabulário desta empresa escolhida para o estudo de caso, substituir o termo trabalho pelo “parceiro”, como enunciamos.

Em Silva (2016) encontramos a *noção relacional* que se adota neste texto para compreender a mobilidade. Para este autor, a mobilidade corresponde ao conjunto de deslocamentos que os indivíduos efetuam para executar seus atos de vida cotidiana. Com isso, embora próximo do entendimento da migração pendular, o conceito define não apenas o ato de ir e vir mas insere o indivíduo, em associação com a ideia de Levy (2002), num contexto socioeconômico com implicações diretas sobre o trabalho. Levy (2002, p. 03) compreende também a mobilidade em três níveis, a saber:

A mobilidade torna-se possível porque existe uma oferta de mobilidade, a acessibilidade. *A mobilidade é efetiva porque os seus operadores possuem uma competência de mobilidade*. A mobilidade tem sentido porque, no quadro de domínio do espaço, ela entra na composição do capital social dos indivíduos (grifos nossos).

Nos termos do referido autor, interessa-nos sobretudo, o segundo sentido tendo em vista que nossa pesquisa versa sobre os operadores da mobilidade urbana enquanto locus da reprodução econômica da vida. Em consonância a essa noção, interessa-nos ainda o destaque que Arrais (2006) faz ao conceito de mobilidade inscrito num contexto

territorial a partir das demandas dos indivíduos, que podem ser de diferentes naturezas como trabalho, educação, saúde entre outras. E é exatamente neste sentido que nosso texto compreende a relação entre mobilidade e trabalho considerando os indivíduos envolvidos diretamente na interface da mobilidade enquanto fonte de renda para sobrevivência. São, ao nosso ver, os operadores da mobilidade urbana contemporânea.

O reconhecimento desses operadores da mobilidade vinculados ao trabalho por aplicativo, a nível institucional, fomentou a criação de um Marco Legal importante para o grupo enquanto categoria de trabalho, mas está longe de retirar esses indivíduos do cenário precário no qual estão inseridos. Ademais, astentativas do Estado de legislar sobre o trabalho dessas pessoas não compreendem nem implicam empresas que se fazem presentes nesse cenário de câmbio entre consumidores e prestadores de serviço. Um forte elemento que circunda essa problemática é o tipo de segurado que é o condutor da Uber e das empresas adjacentes, tendo como possibilidade de inclusão apenas como um trabalhador individual e/ou autônomo, reforçando a nível conceitual a ideia de burgueses-de-si-próprios e proletários-de-si-mesmo (ANTUNES, 2020, p.36).

Na contramão do que se acreditava há algumas décadas com o desenvolvimento do maquinário e a substituição da mão-de-obra humana pelas novas tecnologias de produção, os trabalhadores e trabalhadoras que em tese seriam impelidos ao mundo da desocupação total na era das tecnologia da informação e comunicação (TICs), são agora remanejados para, independente da qualificação intelectualizada ou braçal/manual, à realidade do trabalho flexível como pontua Antunes (2020, p. 40) por intermédio de ferramentas automatizadas, robotizadas submetidas(os) à supremacia informacional-digital. Tais mudanças atingiu também à exploração dos serviços de mobilidade urbana.

A *internet* contribui enquanto um fator *sine qua non* para a viabilização dessas novas formas de exploração. O advento e avanço de tecnologias virtuais em rede expõe um presentenão apenas de desemprego, mas sim de maior precarização que rodeia trabalhadores que vivenciam ondas de desemprego e subutilização do trabalho qualificado no Brasil do século XXI, a partir das medidas de austeridade e também com a pandemia por COVID-19, como criva Antunes (2020, p. 40):

Ao contrário da eliminação completa do trabalho pelo maquinário informacional-digital, estamos presenciando o advento e a expansão monumental do novo proletariado da era digital, cujos trabalhos, mais ou menos intermitentes, mais ou menos constantes, ganharam novo impulso com as TICs, que conectam, pelos celulares, as mais distintas modalidades de trabalho. Portanto, em vez do fim do trabalho na era digital, estamos vivenciando o crescimento exponencial do novo proletariado de serviços, uma variante global do que se pode denominar

escravidão digital.

Trabalhadores “parceiros” de aplicativo são exemplos significativos do resultado dessa expansão do novo proletariado da era digital, que aumenta seu contingente de maneira significativa a cada ano. A ideia de compreender o motorista e entregador da Uber como um resultado do avanço tecnológico, que remete e indica um movimento de progresso é uma das narrativas que a gestão de *marketing* da empresa impulsiona. Slee (2017, p.103-104) esclarece que é justamente essa a vontade da empresa: ser confundida com o progresso e “Quem, afinal de contas, pode lutar contra o futuro?”.

(...) a Uber não é o futuro inevitável do transporte urbano – certamente não nos termos da Uber. Milhares de negócios de tecnologia surgem todos os anos. E muitos voos altos acabam mal” (SLEE, 2017, p. 103-104)

A Uber é a maior entre empresas do gênero (MORAES, 2019) e compõe uma conjuntura em que observamos o desenvolvimento cada vez maior da virtualização das relações sociais, comerciais e políticas. Por sua abrangência global é possível entender indícios das atuais configurações do mundo do trabalho, assim como dos meios de mobilidade urbana. Entretanto, a Uber não foi a primeira e nem será a última empresa a operar com os termos que opera e seu vasto alcance e impacto não acarreta que sua existência no meio das tecnologias da informação e comunicação seja inexpugnável. Dessa maneira, o futuro do transporte urbano não está fadado ou finalizado pela influência da empresa no ambiente citadino, há muito ainda a ser observado em momentos pretéritos da mobilidade urbana vinculada ao avanço das tecnologias virtuais.

O desenvolvimento das tecnologias virtuais afeta todas as áreas sociais, políticas e culturais do mundo vivido, portanto não deixaria de englobar a mobilidade urbana e acresceria ela níveis de complexidade diferentes (ANTUNES, 2020). O ambiente das cidades acarretam demandas complexas de deslocamento e ambiência, trazendo grandes demandas relacionadas à mobilidade dentro de cidades. Tal complexidade diz respeito à constituição de um capital social que traz consigo um preço que não pode ser pago por todos, tendo elementos diferenciais em sua organização, distribuição e acesso (ARRAIS, 2006). E é exatamente nos termos do incremento técnico-tecnológico que se tornou possível a expressão “uberização”, como correspondência entre mobilidade e trabalho.

O Estado brasileiro na tentativa de reconhecer tais complexidades relacionadas à mobilidade e as possibilidades de ocupações sucessivas de espaços nas cidades pelo

deslocamento urbano, institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana a partir da Lei 12.587/12, que tem como princípios norteadores reduzir as desigualdades promovendo a inclusão social, possibilitar o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais proporcionando melhorias nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade, gerar desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades e consolidar uma gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana (BRASIL, 2013).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) de 2013 passa a incumbir à municípios que possuem acima de 20 mil habitantes a elaboração de um plano de mobilidade urbana, com o intuito de planejar o crescimento das cidades de maneira ordenada, priorizando os modos não motorizados e coletivos de transporte em detrimento do transporte individual (BRASIL, 2013). Entretanto, a PNMU não previa que a chegada de empresas globais como a Uber modificasse o caráter de empregabilidade e impactaria especialmente na contramão da orientação da transporte coletivo nas metrópoles brasileiras. Assim, essas empresas se alocaram em grandes centros urbanos pelo mundo, trazendo padrões de operação de transporte generalizados e destoantes das demandas locais de diversos lugares, afetando a gestão do espaço público e colocando em questão o acesso de qualidade à cidade, fomentando o uso do transporte individual remunerado sem preocupação ética com aqueles que por ele são afetados. A implementação desses sistemas operacionais globais em diversas cidades do mundo dialogam com o objetivo maior do capital em romper com estruturas político-institucionais de regulação através do discurso do empreendedorismo através do uso das tecnologias (MORAES et. al., 2019, p. 655).

Ademais, a Uber se propõe a discutir sobre a questão indicando que o problema relacionado à mobilidade e acesso à cidade se veicula a largas áreas ocupadas nas ruas para o estacionamento de carros, citando brevemente a importância do transporte coletivo, e indica que o uso do aplicativo pode resolver ou diminuir os problemas de estacionamento gerados pelos veículos privados individuais, como se lê:

A dependência de carros particulares levou as cidades a criar vias mais largas e a dedicar imensas áreas urbanas a estacionamentos. As viagens compartilhadas podem ajudar a liberar mais espaço nas cidades para os moradores viverem, se divertirem e relaxarem (UBER, 2020).

Ao contrário do que a empresa sugestiona, pesquisas vêm apontando que o uso de aplicativos de *ridesourcing*⁹ não necessariamente significam uma redução no uso do

automóvel, pelo contrário, tendem a aumentar o valor de veículo-km rodado nas regiões em que opera:

Apesar das empresas de *ridesourcing* dizerem que seus serviços têm reduzido o valor de veículo-km rodado, ou seja, diminuído o uso do automóvel, diversos autores têm contestado isto. Em pesquisa realizada em São Francisco por Rayle et al. (2016), caso não houvesse o *ridesourcing*, 8% dos entrevistados não realizariam a viagem e 39% usaria o táxi, 33% o transporte coletivo e 10% iriam a pé ou de bicicleta. Cassel et al. (2018), em pesquisa feita em Porto Alegre com o mesmo questionamento, encontraram resultados parecidos, 38% usaria táxi, 28% o transporte coletivo, 25% o veículo privado e 3% não realizaria a viagem. Isso sugere que o *ridesourcing* gera um aumento no valor de veículo-km rodado de uma região (MAIA, et. al, 2019, p. 252).

Em um movimento contrário ao PNMU, os aplicativos de *ridesourcing* endossam o uso de veículos privados, já que mesmo que a pessoa com interesse em dirigir pela plataforma e não tenha a posse de um veículo tem acesso ao aluguel de um podendo ser, inclusive, por intermédio do próprio aplicativo da empresa (UBER, 2020), isso pode aumentar a circulação destes em cidades pelo Brasil, reduzindo o uso de meios de locomoção sustentável. Aplicativos de mobilidade urbana não demandam qualquer tipo de permissão ou licença para se fazerem presentes no tráfego urbano, assim como também não contam com medidas regulatórias que visem atenuar seus impactos à cidade, da mesma maneira, não há nada que efetivamente reconheça empresas similares nos parâmetros de regulamentação. O incentivo para pessoas a conduzirem carros, motos ou outros tipos de veículos feitos pelo marketing da Uber, caminha em direção a um aumento do número do uso de veículos privados que já mostrava crescentes de uso nos últimos anos, mas que agora pode aumentar ainda mais com a empresa como uma facilitadora desse cenário. Maia (et. al, 2019, p. 253) pontua que "O uso desses serviços em larga escala, potencialmente substituindo viagens, antes feitas pelo transporte coletivo, podem interferir na eficiência, eficácia e efetividade da circulação urbana." (MAIA, et. al, 2019, p. 253). De acordo com MAIA (et. al, 2019), aplicativos de *ridesourcing* dizem respeito à mobilidade compartilhada a partir de plataformas digitais. É incluído neste conceito compartilhamento de viagens e entregas por carros, patinetes, motocicletas, entre outros. O maior atrativo desse tipo de mobilidade é a ideia de flexibilidade e acessibilidade.

O estímulo ao uso do transporte privado individual ocorre em meio a um grave cenário no qual está incluído o motorista "parceiro" da Uber e de outras empresas de *ridesourcing*. O alto número de mortes no trânsito no Brasil, pode ser um indicador

importante acerca do quão preparado está o ambiente urbano para aumento repentino e iminente de motoristas e entregadores que exercem atividade remunerada por meio da Uber, sendo submetidos às consequências de um tráfego urbano, sujeitos a mortes “acidentais”. LUDD (2005, p. 17- 18) questiona a acidentalidade das inúmeras mortes no trânsito, sugerindo que esses óbitos já estão subentendidos no projeto capitalista no qual é construída amobildade urbana.

Com números tão altos e uma generalização tal, a palavra ‘acidente’ parece simplesmente encobrir o efeito não visado e não desejado de uma determinada lógica. Caso se possa falar com razão de ‘acidentes de carro’ ou ‘acidentes de trânsito’, uma vez que não havia a intenção de matar ou de ferir quando alguém se postou atrás do volante de um carro, poderíamos falar também com a mesma razão de ‘acidentes de lucro’ ou ‘acidentes de nutrição’ para nos reportarmos à miséria material, à subnutrição e às mortes consequentes do sistema econômico capitalista, generalizadas no Brasil e no mundo. (...) Falamos de um sistema econômico e de um sistema de locomoção que matam necessariamente e sem intenção em larga escala. Falamos, que fique bem claro, de um sistema econômico capitalista e de um sistema de locomoção capitalista (LUDD, 2005, p. 17- 18).

O operador da mobilidade urbana contemporânea está, portanto, duplamente inserido em um contexto de risco e precarização, seja por operar em meio a um sistema de exploração da mão de obra que promove mortes em largas escalas todos os anos, seja por meio da precarização do trabalho por movimentos neoliberais que assolam o país.

No mundo, o Brasil ocupa o terceiro lugar, com 38.651 (36.012, pelas certidões de óbitos) mortes em acidentes de trânsito durante 2017, superado somente por Índia e China, respectivamente com 150.785 e 58.022 mortes (FERREIRA, 2020, p.8) . Estudos de séries de acidentes e vítimas de trânsito são unânimes em apontar uma maior ocorrência de jovens comidades entre 18 e 34 anos como as principais vítimas dos acidentes no Brasil, como atesta Ferreira (2020, p. 11).

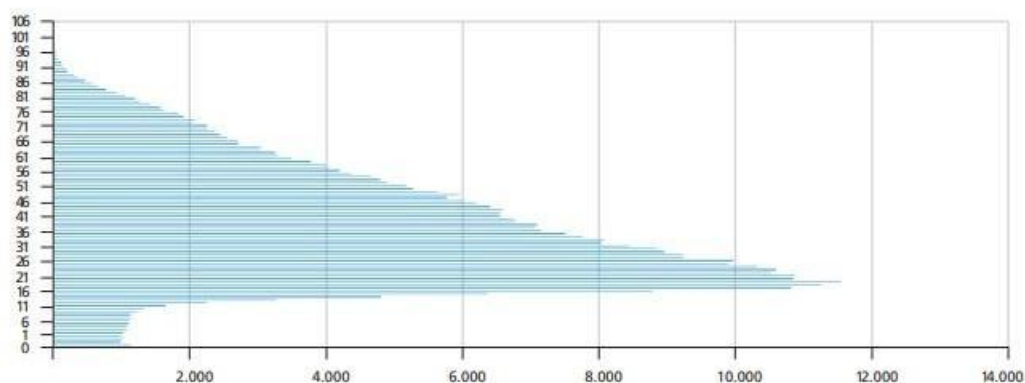


Figura 04 - Mortos em acidentes de trânsito segundo a faixa etária (2007-2016)

Fonte: FERREIRA, 2020, p. 12, adaptado

A figura 04 indica que grande parte das mortes por acidentes de trânsito no país ocorrem entre adultos e, em especial, jovens adultos. Paralelo a este levantamento, uma pesquisa feita pelo Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) 82% dos casos, as vítimas fatais são do sexo masculino (CASTILHO, 2019).

Em uma pesquisa publicada na Revista Brasileira de Estudos Organizacionais no ano de 2019, foi feito levantamento para traçar o perfil de motoristas que dirigem pela Uber na cidade de São Paulo, um total de 100 motoristas foram entrevistados. De acordo com a pesquisa, 9% dos entrevistados tinham entre 18 e 25 anos, 43% possuíam entre 26 e 35 anos, 26% entre 36 e 45 anos e 9% entre 56 e 65 anos (MORAES et. al., 2019). Dentre todos os entrevistados 88% eram no gênero masculino, enquanto apenas 12% eram do gênero feminino.

A Uber possui um enorme contingente de “usuários” dirigindo pela empresa no país que compartilha de padrões etários e de gênero com um dos maiores índices de morte no trânsito no mundo. É possível observar uma similaridade entre as faixas etárias de maior morte por sinistros de trânsito no país e a faixa etária do maior contingente de “trabalhadores-usuários” da empresa, o que não necessariamente indica que tais ocorrências de morte sejam preponderantes em decorrência do exercício de entrega e transporte pela Uber, mas podem apontar uma maior vulnerabilidade em meio ao cenário caótico da mobilidade urbana no Brasil, já que indicam padrões aproximados.

A insegurança dos motoristas “usuários” não se encerra pelo ambiente de insegurança da mobilidade urbana no Brasil, boa parte das reivindicações dos motoristas está relacionada também a uma maior proteção relacionada aos latrocínios e assaltos dos “trabalhadores-usuários” por parte da Uber. Protestos organizados pelos mesmos tendem trazer essa temática como uma das centrais quando há mobilização política por parte de motoristas e entregadores. Mobilizações coletivas realizadas na Região Metropolitana de Goiânia demonstraram maiores demandas por segurança pública, reconhecimento e iniciativa da empresa para maior proteção de seus “parceiros”. Mobilizações são comumente feitas após a morte de motoristas no exercício de transporte ou entrega em empresas-aplicativo como descrito em Gouveia (2016), Velasco (2017), Germano (2019).

Mobilizações políticas entre motoristas e entregadores trazem exigências dos trabalhadores por segurança e melhores remunerações gerando movimentos de oposição à lógica do risco e é de suma importância para a busca por melhores condições de trabalho, mas explicam uma possível contradição. Se por um lado são compreendidos

enquanto autônomos/empreendedores de si mesmo, por outro acabam por assumir a lógica do risco implementada por projetos neoliberais de precarização do trabalho e flexibilização dos direitos “Ser empresa de si mesmo pressupõe viver inteiramente em risco” DARDOT, LAVAL, (2016, p. 346), se distanciando da realidade prática do atual mercado de trabalho no mundo.

Concomitante a este elemento Antunes (2020) entende que dentro do contexto capitalista financeiro informacional a terceirização, informalidade e flexibilidade são a base da uberização do trabalho, fomentando o culto ao empreendedorismo e produção em massa de pessoas nano-empendedoras, dentre elas motoristas por aplicativo. Entretanto, há um reconhecimento por parte desses trabalhadores quanto à exploração às quais estão subordinados. Mobilizações políticas são recorrentes e buscam cobrar das empresas questões diversas.

As lutas políticas dessas pessoas submetidas ao trabalho do maquinário informacional-digital geram a possibilidade de mudança dentro da realidade da lógica neoliberal, entretanto a aparente imaterialidade dos sujeitos que causam esses impactos acompanhados das grandes corporações apontam entraves na continuidade da luta no sentido dar clareza ao que é reivindicado e a qual o agente é efetivamente causador dos problemas. Pressionar a Uber para atender a demandas dos trabalhadores parece ser o que mais se aproxima dessas possibilidades de transformação, mas o Estado abre espaço para que medidas de exploração ao trabalho sejam aplicadas ao novo proletariado da era digital e se rende à supremacia da acumulação de riqueza. A respeito disso, Krenak (2020, p. 8-9) diz que:

(...) a ideia de concentração de riqueza chegou a um clímax. O poder, o capital entraram em um grau de acúmulo que não há mais separação entre gestão política e financeira do mundo. (...) Quem vai fazer a revolução contra corporações? Seria como lutar contra fantasmas. O poder, hoje, é uma abstração concentrada em marcas aglutinadas em corporações e representada por alguns humanoides. (KRENAK p.8-9 2020)

A Uber entra em meio a esse contexto como um desses “fantasmas” contra os quais seus “parceiros” devem lutar contra quando resolvem se organizar politicamente, apresentando demandas relacionadas a diferentes esferas daquilo que engloba a realidade do exercício do trabalhador e trabalhadora que ocupa e participa ativamente da mobilidade urbana, não só no país, mas no mundo

Considerações Finais

Observamos nos últimos anos a redução de direitos trabalhistas vinculados às políticas de regulação das relações de trabalho no Brasil. O desmonte dos direitos trabalhistas, dificuldade de acesso à previdência e precarização no trabalho, bem como a recente pandemia por COVID-19 no Brasil, geram grandes quantidades de pessoas desempregadas, desocupadas e sem renda fixa, que encontram no ambiente urbano, meio para reprodução da vida. Capturados pela rede de exploração do capitalismo de plataforma, um grande contingente do trabalhadores autônomos, fomentados pelo discurso do “burgêses-de-si” são capitaneados pelas grandes empresas com promessas de trabalho flexível e de boa remuneração. Em posição de liderança e pioneirismo a Uber possui destaque esse perfil de exploração dos operadores da rede de mobilidade urbana.

Sob diferentes contextos e ambientes urbanos no Brasil, a cidade emerge como arena colocando a mobilidade urbana à disposição da exploração do trabalho, cujo contexto de índices de acidente de trânsito no Brasil elevados, tornam ainda mais complexo e disputado o movimento de reivindicações dos motoristas e entregadores “usuários”. Num contexto de inércia das políticas públicas no sentido de preservação do interesse público, a Uber explora modal ultrapassado de transporte individual, dificultando soluções ao trânsito, sob a égide de incentivar seus “parceiros” no auferir de suas rendas. A negligência da empresa, tanto no tráfego urbano quanto com a vida daqueles que dele fazem uso é evidente nesse cenário neoliberal que se arranja no sentido contrário ao bem-estar coletivo, às boas (mínimas) condições de trabalho.

The relationship between work and urban mobility from the experience of Uber in Brazil

Abstract: The objective of this article is to understand the reality of urban mobility and its relationship with precarious work from the formal links of Uber app delivery people in the context of the advance of neoliberal measures permeating new forms of income generation through companies-apps of ride sourcing understood as precariousness of/at work. Methodologically, this work included a bibliographic review on mobility, precariousness in the world of work in the digital age, data collection on unemployment through the National Household Sample Survey, analysis of data and information available on Uber's website, in the Guidelines document. of the National Urban Mobility Policy, in the Mortality Information Systems and similar ones for compilation and questioning.

Keywords: Uber; urban mobility; work precarity; neoliberal reforms.

La relación entre trabajo y movilidad urbana a partir de la experiencia de Uber en Brasil

Resumen: El objetivo de este artículo es comprender la realidad de la movilidad urbana y su relación con el trabajo precario desde los vínculos formales de los repartidores de la app Uber en el contexto del avance de las medidas neoliberales que permean nuevas formas de generación de

ingresos a través de las empresas-apps de ridesourcing entendidas como precariedad de/en el trabajo. Metodológicamente, este trabajo incluyó una revisión bibliográfica sobre movilidad, precariedad en el mundo del trabajo en la era digital, recolección de datos sobre desempleo a través de la Encuesta Nacional por Muestreo de Hogares, análisis de datos e información disponible en el sitio web de Uber, en el documento Lineamientos de la Política Nacional de Movilidad Urbana, en los Sistemas de Información de Mortalidad y similares para su recopilación y consulta.

Palabras clave: Uber; movilidad urbana; trabajo precario; reformas neoliberales

Referências

- ABÍLIO, L. C. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. Disponível em: <<https://www.cesit.net.br/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>>. Acesso em: 21/10/2021.
- ANTUNES, R.. **O Privilégio da Servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. 2 ed., São Paulo, Boitempo, 2020.
- ABDALA, J. O. N. & LAOS, M. J. (2019). Os impactos da reforma trabalhista para o trabalhador, empresas e sindicatos: Uma análise da lei 13.467/2017. **Journal of Perspectives in Management** – JPM, 3(1), p. 29-40.
- ARRAIS, T. A. Acionando territórios: a mobilidade na Região Metropolitana de Goiânia e em Aparecida de Goiânia. **Boletim Goiano de Geografia**. Goiânia - Goiás - Brasil, v. 26, n. 1, p. 91-114, jan./jun. 2006. Disponível em: <<https://revistas.ufg.br/bgg/article/view/3547/15614> > Acesso em 11 mai. 2021.
- BRASIL. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. **Regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 197, n.59, p. 3, 27 mar. 2018. Disponível em: https://www.in.gov.br/materia/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/8072709/do1-2018-03-27-lei-n-13-640-de-26-de-marco-de-2018-8072705 Acesso em 11 de maio de 2021.
- _____. **Decreto nº 9.792, de 14 de maio de 2019**. Brasília: Presidência da República, 2019. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D9792.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%209.792%2C%20DE%2014%20DE%20MAIO%20DE%202019&text=11%2DA%20da%20Lei%20n%C2%BA,Regime%20Geral%20de%20Previd%C3%AAncia%20Social>. Acesso em 03/03/2021.
- _____. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ministério das Cidades, 2013. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf>
- _____. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017**. Brasília: Presidência da República, 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm
- _____. **Emenda Constitucional nº 103, de 12 de novembro de 2019**. Brasília: Presidência da República, 2019. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc103.htm
- _____. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) 2021**. Disponível em: <<https://ibge.gov.br>> .Acesso em 10 fev. 2021

_____. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) 2020.** Disponível em: <<https://ibge.gov.br>> . Acesso em 10 fev. 2021

_____. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) 2019.** Disponível em: <<https://ibge.gov.br>> . Acesso em 10 fev. 2021

_____. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) 2018.** Disponível em: <<https://ibge.gov.br>> . Acesso em 10 fev. 2021

_____. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (PNAD) 2017.** Disponível em: <<https://ibge.gov.br>> . Acesso em 10 fev. 2021 .

_____. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) 2016.** Disponível em: <https://ibge.gov.br>> . Acesso em 18 fev 2021.

_____. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) 2015.** Disponível em: <https://ibge.gov.br>>. Acesso em 20 fev. 2021

CASTILHO, I. **Homens são os que mais morrem de acidentes no trânsito.** Agência de Saúde. Brasília: Ministério da Saúde, 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/homens-sao-maiores-vitimas-de-acidentes-no-transito> Acesso em 10 mai. 2021.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal.** São Paulo: Boitempo, 2016.

DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito. **"TAXAS DETRAN."** Disponível em: <<https://vaptvupt.go.gov.br/servico/-taxas-detrn>>. Acesso em 26 dez. 2020.

FERREIRA, Paulo César Pêgas. **Impactos socioeconômicos dos acidentes de transporte no Brasil no período de 2007 a 2018.** Nota Técnica nº 75. Brasília: IPEA, 2020. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/200911_impactos_socio_economico.PDF Acesso em 10 mai. 2021.

GERMANO, J.. Com medo da violência, motoristas de aplicativo protestam por mais segurança nesta segunda-feira em Goiânia. Goiânia: **SagresOnline**, 26 out. 2019. Disponível em: <https://sagresonline.com.br/com-medo-da-violencia-motoristas-de-aplicativo-protestam-por-mais-seguranca-nesta-segunda-feira-em-goiania/>>. Acesso em 25 de mai. 2021.

GOUVEIA, M.. 2016 **Após morte de colega, motoristas da Uber fazem protesto pelas ruas de Goiânia.** Goiânia: Jornal Opção, 02 dez. 2016. Disponível em: <https://www.jornalopcao.com.br/ultimas-noticias/apos-morte-de-colega-motoristas-da-uber-fazem-protesto-pelas-ruas-de-goiania-81457/> Acesso em 25 mai. 2021.

KRENAK, A.. **A vida não é útil.** São Paulo: Companhia das Letras, 2020.

LÉVY, J.. **Os novos espaços da mobilidade.** GEOgraphia. Niterói/RJ, n. 6, p 1-11. 2002. Disponível em: <http://www.uff.br/geographia/rev_06/levy6.pdf>. Acesso em 31 out. 2021.

LUDD, Ned (org.). **Apocalipse Motorizado.** A Tirania do Automóvel em um Planeta Poluído. 2ª ed., Rio de Janeiro: Conrad, 2005.

MAIA, M. L.; MARTINS, D. L.; MEIRA, L. H.; BRASILEIRO, A.. **Análise sobre o impacto dos aplicativos de ridesourcing nas ações dos planos de mobilidade urbana.** In: ANPET – Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2019. Balneário Camboriú. 33º

ANPET – Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes. Rio de Janeiro: ANPET, 2019. p. 260.

MORAES, R. B. S.; OLIVEIRA, M. A. G.; ACCORSI, A. **Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo**. Revista Brasileira de Estudos Organizacionais – v. 6, n. 3, p. 647-681, dez/2019. Disponível em: <<https://rbeo.emnuvens.com.br/rbeo/article/view/216/pdf>>. Acesso em 18 abr. 2021.

SEGURADORA LÍDER-DPVAT. **Taxa de Mortalidade no Trânsito**. Especial 10 anos. s/d. Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Relatorio%20Especial%20SNT-20-09.pdf>>. Acesso em 25 fev. 2021

SILVA, C. M. **Centralidade e mobilidade: padrão de deslocamento de pacientes do SUS**. Goiânia: Ed. UFG, 2016.

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

Uber do Brasil Tecnologia Ltda. **“Brasil - Termos de Uso.”** *UBER*, 13 10 2020, Disponível em: <<https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?name=general-terms-of-use&country=brazil&lang=pt-br>>. Acesso em 17 nov 2020.

UBER. **Fatos e Dados Sobre a Uber**, 27 agosto 2020, Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/#:~:text=N%C3%B3s%20desenvolvemos%20um%20aplicativo%20que,de%20carona%20paga%20ou%20remunerada.&text=O%20usu%C3%A1rio%20chama%20um%20motorista,%C3%A9%20dona%20de%20nenhum%20carro>>. Acesso em 23 set. 2020.

UBER. **Reinvenção de Espaços**; S/D; Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/community/supporting-cities/reimagining-public-spaces/> <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>> Acesso em 10 mar. 2021

UBER; **Uber completa 5 anos de Brasil com 26 bilhões de viagens realizadas**; Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-completa-5-anos-de-brasil-com-26-bilhoes-de-viagens-realizadas/>> Acesso em 10 mar. 2021

UBER. **Saiba tudo sobre a exigência de inscrição no INSS**. Uber Blog, 2019. Disponível: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/inscricao-inss/#:~:text=Completo%3A%20a%20al%C3%A9%20de%2020,4%25%20dos%20seus%20ganhos%20mensais> Acesso em 22 fev. 2021

UBER. Chubb e Uber: **apoando você em todas as suas viagens**. Uber Blog, 2019, 3 out.2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/chubb-uber-apoando-voce-em-todas-suas-viagens/>> Acesso em 15 out 2020

VELASCO, Murilo. **Motoristas da Uber fazem protesto pedindo mais segurança**, em Goiânia. Goiânia: G1, 10 fev. 2017. Acesso em 01/01/2021

Sobre os autores

Helena Di Lorenza Cintra Martins – Licenciada em Geografia pela Universidade Federal de Goiás e professora da rede básica de educação de Goiânia.

Leandro Oliveira de Lima – Licenciado em Geografia pela Universidade Estadual de Goiás, mestre e doutor em Geografia pela Universidade Federal de Goiás e docente da

do Instituto de Estudos Sócio Ambientais da UFG.

Recebido para avaliação em maio de 2022

Aceito para publicação em junho de 2022