

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS DO PONTAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DO PONTAL

FÁBIA RIZA DE ANDRADE OLIVEIRA

MOTORISTAS DE PLATAFORMAS DIGITAIS: uma leitura a partir do trabalho
na cidade de Ituiutaba/MG

ITUIUTABA

2024

FÁBIA RIZA DE ANDRADE OLIVEIRA

**MOTORISTAS DE PLATAFORMAS DIGITAIS: uma leitura a partir do trabalho
na cidade de Ituiutaba/MG**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Pontal do Instituto de Ciências Humanas do Pontal, Universidade Federal de Uberlândia, como exigência parcial para obtenção do Título de Mestre em Geografia.

Linha de pesquisa: Produção do espaço rural e urbano.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Joelma Cristina dos Santos

ITUIUTABA

2024

Ficha Catalográfica Online do Sistema de Bibliotecas da UFU
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

O48 2024	Oliveira, Fabia Riza de Andrade, 1981- MOTORISTAS DE PLATAFORMAS DIGITAIS: [recurso eletrônico] : uma leitura a partir do trabalho na cidade de Ituiutaba/MG / Fabia Riza de Andrade Oliveira. - 2024. Orientadora: Joelma Cristina dos Santos. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Pós-graduação em Geografia. Modo de acesso: Internet. Disponível em: http://doi.org/10.14393/ufu.di.2024.171 Inclui bibliografia. Inclui ilustrações. 1. Geografia. I. Santos, Joelma Cristina dos ,1979-, (Orient.). II. Universidade Federal de Uberlândia. Pós-graduação em Geografia. III. Título. CDU: 910.1
-------------	--

Bibliotecários responsáveis pela estrutura de acordo com o AACR2:

Gizele Cristine Nunes do Couto - CRB6/2091
Nelson Marcos Ferreira - CRB6/3074



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Geografia - Pontal
Rua Vinte, 1600, Bloco D, Sala 300 - Bairro Tupã, Uberlândia-MG, CEP 38304-402
Telefone: (34) 3271-5305/5306 - www.ppgep.ich.ufu.br - ppgep@ufu.br

**ATA DE DEFESA - PÓS-GRADUAÇÃO**

Programa de Pós-Graduação em:	GEOGRAFIA - PPGE-UFU				
Defesa de:	Dissertação de Mestrado Acadêmico/PPGEP				
Data:	26 de fevereiro de 2024	Hora de início:	14:00	Hora de encerramento:	16:10
Matrícula do Discente:	22212GEO006				
Nome do Discente:	Fábia Riza de Andrade Oliveira				
Título do Trabalho:	MOTORISTAS DE PLATAFORMAS DIGITAIS: uma leitura a partir do trabalho na cidade de Ituiutaba/MG				
Área de concentração:	Produção do espaço e dinâmicas ambientais				
Linha de pesquisa:	Produção do Espaço Rural e Urbano				
Projeto de Pesquisa de vinculação:					

Reuniu-se de forma remota pela Plataforma RNP, a Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em Geografia do Pontal, assim composta: Professores Doutores: Profa. Dra. Andreia Cristina da Silva Almeida (Universidade Federal de Uberlândia, Instituto de Ciências Humanas do Pontal), Profa. Dra. Patrícia Francisca de Matos (Instituto de Geografia de Catalão, Universidade Federal de Goiás) e Profa. Dra. Joelma Cristina dos Santos (Universidade Federal de Uberlândia, Instituto de Ciências Humanas do Pontal) orientadora da candidata.

Iniciando os trabalhos, a presidente da mesa, Dr(a). Joelma Cristina dos Santos, apresentou a Comissão Examinadora e o candidato(a), agradeceu a presença do público, e concedeu à Discente a palavra para a exposição do seu trabalho. A duração da apresentação do Discente e o tempo de arguição e resposta foram conforme as normas do Programa.

A seguir a senhora presidente concedeu a palavra, pela ordem sucessivamente, aos(às) examinadores(as), que passaram a arguir o(a) candidato(a). Ultimada a arguição, que se desenvolveu dentro dos termos regimentais, a Banca, em sessão secreta, atribuiu o resultado final, considerando o(a) candidato(a):

Aprovada.

Esta defesa faz parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre.

O competente diploma será expedido após cumprimento dos demais requisitos, conforme as normas do Programa, a legislação pertinente e a regulamentação interna da UFU.

Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos. Foi lavrada a presente ata que após lida e achada conforme foi assinada pela Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Andreia Cristina da Silva Almeida, Professor(a) do Magistério Superior**, em 26/02/2024, às 23:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Joelma Cristina dos Santos, Professor(a) do Magistério Superior**, em 28/02/2024, às 10:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **PATRICIA FRANCISCA DE MATOS, Usuário Externo**, em 28/02/2024, às 15:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://www.sei.ufu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5211925** e o código CRC **6BE3B9DB**.

À Deus, à minha família, aos meus amigos, a todos os trabalhadores e trabalhadoras em especial aos de transporte de passageiros e passageiras agregados em plataforma digital.

“O emprego digno, saudável e devidamente remunerado, é um dos maiores benefícios sociais que uma sociedade pode construir através de políticas públicas adequadas e apoio da iniciativa privada.”

Leandro Melero

AGRADECIMENTOS

À Deus agradeço pelo dom da vida, pela saúde e pelas bênçãos que aparecem em minha vida como oportunidades valiosas.

Agradeço à minha família, meu alicerce e meu refúgio para os dias em que nem tudo deu certo. Meus pais são meus exemplos de vida, pessoas que nunca desistiram de seus sonhos e que sempre com muito suor e esforço desempenharam em nossa família o melhor papel que lhes foi possível. Minhas irmãs, Greice e Alice, companheiras para todos os momentos, dividir a vida com as duas me faz mais forte. Meu marido, Marcelo, meu incentivador e parceiro nas batalhas. Meu sobrinho Guilherme nem imagina quantas vezes o seu carinho fez um sorriso brotar em minha alma. Minha filha Emanuelle, meu motivo pra levantar todos os dias e agradecer pelas bênçãos que tenho em minha vida, ser sua mãe é uma dádiva, obrigada por me escolher.

Aos meus colegas de trabalho do Sistema de Bibliotecas na Universidade Federal de Uberlândia, gratidão por dividirem comigo as atividades do dia-a-dia para que eu pudesse cursar aulas, participar de atividades externas e pelo cuidado comigo. Minha amiga, bibliotecária, Yara, mesmo de longe você se faz muito presente. Também aos meus colegas da Pró Reitoria de Graduação no campus Pontal que foram suporte e incentivo nessa caminhada.

Aos amigos: João Marcos, Kaio, Márcia, Ana Lúcia e Greice vocês foram ânimo e fôlego em momentos em que as adversidades se apresentaram. Como diz o provérbio: pra ir mais rápido, vá sozinho, pra ir mais longe, vá em grupo. Esse grupo é o melhor. Vocês são amigos que levo pra vida.

À minha orientadora, Prof. Dr^a Joelma por ter sido bússola em tantos momentos, trazendo leveza e calma em dias que eu muito precisei. Suas contribuições foram de grande valia e auxílio. Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Pontal - corpo docente, discente e funcionários, gratidão pela dedicação e presteza.

Agradeço imensamente aos motoristas de transporte que operam por plataformas digitais que participaram e forneceram informações relevantes para o desenvolvimento deste trabalho.

A todos que participaram destes dois anos de mestrado, meu sincero agradecimento. Que Deus posso colocar na vida de todos vocês, anjos enviados por Ele, existem muitos por aqui, do nosso lado.

RESUMO

O mundo do trabalho sofreu modificações ao longo dos anos de acordo com os objetos e técnicas disponíveis para modificar o espaço geográfico e o modo de produzir. A primeira divisão do trabalho teve início quando homens caçavam e mulheres cuidavam das plantações. Em seguida, com as Revoluções Industriais, houve a divisão do trabalho nas fábricas. Cada processo para fabricação de um produto era de responsabilidade de determinadas pessoas, as quais não conheciam as demais etapas, como era feito pelos artesãos. Com o advento da internet e das novas tecnologias que globalizaram o mundo, o espaço físico deixou de ser um impedimento para realização de atividades remuneradas. Muitas delas passaram a ser realizadas no meio digital. Surgiram empresas que desenvolveram plataformas digitais para coordenar o trabalho de pessoas no sistema de *crowdwork*, em que os solicitantes representam as pessoas que precisam do serviço e as plataformas digitais reúnem no mesmo local a oferta e a demanda e os trabalhadores que ofertam os serviços. Soma-se a estes fatos, os problemas de mobilidade urbana enfrentados pelas pessoas. Atualmente, cidades mais dispersas e fragmentadas geram grande fluxo de deslocamentos e muitas vezes o transporte público coletivo não é suficiente para atender a essa demanda. A Uberização, considerada como uma nova forma de organização de trabalho, assume seu papel para o *crowdwork*. Com um discurso de resolver os problemas de mobilidade urbana, deu origem a essa classe de trabalhadores que são o objeto desta pesquisa: motoristas de transporte de passageiros agregados a plataformas digitais. Em adição, considera-se a recente pandemia da Covid-19, que mudou a vida da população mundial e trouxe como uma das medidas de contingenciamento para a doença o isolamento social. O objetivo geral desta pesquisa é compreender o trabalho dos motoristas de transporte de passageiros das plataformas digitais que operam na cidade de Ituiutaba/MG. Para isso, tem-se como objetivos específicos: caracterizar as plataformas que operam na cidade de Ituiutaba/MG, com um paralelo das condições de trabalho por elas ofertadas; identificar as condições do trabalho dos motoristas de transporte de passageiros de plataformas digitais que operam na cidade de Ituiutaba/MG; e pesquisar de que forma os impactos da pandemia da COVID-19 incidiram sobre esta categoria. Foi realizada uma pesquisa descritiva e bibliográfica. A abordagem utilizada foi qualitativa/quantitativa. Foram realizadas entrevistas semiestruturadas com 20 motoristas. Identificou-se, dentre outros aspectos, diversas formas de precarização do trabalho a que este grupo está submetido diariamente. Todavia, mesmo com essa situação adversa, muitos não tem outra alternativa, veem essa atividade como provisória, pois conforme diz Ricardo Antunes, “qualquer trabalho é melhor que nenhum trabalho” e o pão precisa ser garantido.

Palavras-chave: Trabalho. Uberização. Precarização. Mobilidade Urbana. Covid-19. Ituiutaba.

ABSTRACT

The world of work has changed over the years according to the objects and techniques available to modify the geographic space and the way of production. The first division of labor began when men hunted and women took care of the crops. Then, with the Industrial Revolution, there was the division of labor in factories. Each process for manufacturing a product was the responsibility of certain people, who did not know the other steps, as was done by artisans. With the advent of the internet and modern technologies that have globalized the world, physical space is no longer an impediment to conducting paid activities. Many of them started to be conducted digitally. Companies have emerged that have developed digital platforms to coordinate the work of people in the crowd work system, in which the requesters represent the people who need the service and the digital platforms bring together supply and demand and the workers who offer it in the same place. the services. Added to these facts are the urban mobility problems faced by people. Currently, more dispersed and fragmented cities generate a large flow of trips and public transport is often not sufficient to meet this demand. “*Uberização*”, considered a new form of work organization, assumes its role in crowd work. With a discourse of solving urban mobility problems, this gave rise to the class of workers that are the object of this research: passenger transport drivers added to digital platforms. In addition, the recent COVID-19 pandemic is considered, which changed the lives of the world population and brought social isolation as one of the contingency measures for the disease. The general objective of this research is to understand the work of passenger transport drivers on digital platforms that operate in the city of Ituiutaba/MG. To achieve this, the following specific objectives are to characterize the platforms that operate in the city of Ituiutaba/MG, with a parallel to the working conditions they offer; identify the working conditions of passenger transport drivers on digital platforms operating in the city of Ituiutaba/MG; and research how the impacts of the COVID-19 pandemic have affected this category. Descriptive and bibliographical research was conducted. The approach used was qualitative/quantitative. Semi-structured interviews were conducted with 20 drivers. Among other aspects, several forms of precarious work to which this group is subjected daily were identified. However, even with this adverse situation, many have no other alternative, they see this activity as temporary, because as Ricardo Antunes says, “any work is better than no work” and bread needs to be guaranteed.

Keywords: Work. *Uberização*. Precariousness. Urban mobility. Covid-19. Ituiutaba.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Horas trabalhadas/dia, 2023.	92
Gráfico 2: Motoristas que já sofreram acidentes durante o trabalho, 2023.	933
Gráfico 3: Número de filhos dos entrevistados, 2023.	944
Gráfico 4: Motoristas com MEI, 2023.	944
Gráfico 5: Principais sintomas relatados pelos entrevistados, 2023.	966

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Máquina a vapor James Watt	31
Figura 2: Cortiço em São Paulo de 1920.	39
Figura 3: Benz Patent Motorwagen	66
Figura 4: Logomarca da UBER, 2023.	74
Figura 5: Logomarca Juice, 2023.	82
Figura 6: Logomarca Loghaly, 2023.	83
Figura 7: Logomarca OiCar transporte, 2023.	83
Figura 8: Logomarca POP10 Brasil, 2023.	84
Figura 9: Logomarca Trips, 2023.	85
Figura 10: Logomarca Turbo7, 2023.	85
Figura 11: Logomarca UBZERO, 2023.	86
Figura 12: Boletim Municipal Diário, 2020.	99
Figura 13: Motorista usando máscara.	101

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Localização geográfica do Município de Ituiutaba, 2023.	17
--	----

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Tempo de horas trabalhadas para adquirir alimentação básica	44
Quadro 2: Elementos que caracterizam precarização do trabalho no grupo pesquisado.....	98

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Postos Formais de Trabalho na Indústria, 1989 a 2000.....	47
Tabela 2: Características das plataformas digitais que atuam em Ituiutaba/MG.....	87
Tabela 3: Caracterização da Amostra, 2023.....	89
Tabela 4: Medidas adotadas para contenção COVID-19.....	100

LISTA DE SIGLAS

ABC	Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul
AVC	Acidente Vascular Cerebral
BNDS	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
CLT	Consolidação das Leis Trabalhistas
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
COVID-19	<i>Corona virus disease</i> ou Doença do Coronavírus
CUT	Central Única dos Trabalhadores
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FIESP	Federação das Indústrias do Estado de São Paulo
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MEI	Microempreendedor Individual
OMS	Organização Mundial da Saúde
PIB	Produto Interno Bruto
SEMOB	Secretaria de Transporte e Mobilidade
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 HISTÓRIA DO TRABALHO PELO OLHAR DA GEOGRAFIA DO TRABALHO .26	
2.1 Contribuições da Geografia do Trabalho.....	26
2.2 Origem e evolução do trabalho.....	28
2.3 Contextualização histórica do trabalho no Brasil	37
2.3.1 Impactos da Reforma Trabalhista de 2017 e Lei da Terceirização	49
2.3.2 Quem é a Classe-que-vive-do-trabalho?	53
2.4 Mundo do trabalho digital	55
3 UBERIZAÇÃO NO TRABALHO	60
3.1 História dos deslocamentos através dos meios de transporte	64
3.2 Novas formas de mobilidade	71
3.3 Contribuições da empresa Uber no cenário das plataformas digitais.....	73
4 PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTE DE PESSOAS EM ITUIUTABA/MG	80
4.1 Caracterização das plataformas digitais de transporte de pessoas que atuam em Ituiutaba e condições de trabalho dos motoristas que operam nelas	81
4.2 Impactos da pandemia no trabalho dos motoristas de plataformas digitais em Ituiutaba/MG	98
4.3 Perspectivas futuras dos motoristas das plataformas digitais.....	102
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	105
REFERÊNCIAS	107
ANEXOS	115
APÊNDICES	117

1 INTRODUÇÃO

As mudanças na organização produtiva do trabalho vêm acontecendo ao longo de toda a história da humanidade. Em épocas iniciais, as transformações realizadas pelos seres humanos na natureza eram feitas por meio de técnicas e objetos simples. A natureza tinha tempo para se reconstituir. Santos (2008, p. 235) argumenta que: “As técnicas e o trabalho se casavam com as dádivas da natureza, com a qual se relacionavam sem outra mediação”. O processo produtivo não era tão impactante quanto passou a ser após a Primeira Revolução Industrial, quando o crescimento populacional aliado às transformações do processo produtivo e dos hábitos de consumo impactaram de forma mais severa no espaço e na natureza.

Com o passar dos anos, as técnicas e os objetos de transformação do espaço foram sendo aprimoradas, tornando possível uma aceleração do modo de produção e aceleração do tempo. Santos (2008, p. 237) assim descreve: “Estamos, porém, reservando a apelação do meio técnico à fase posterior à invenção e ao uso das máquinas, já que estas, unidas ao solo, dão uma nova dimensão à respectiva geografia”.

A evolução das técnicas de produção teve seu ápice no início dos anos 1970, quando a ciência e a tecnologia se fundiram com as técnicas já existentes de produção, apoiando-se nas novas energias que impulsionaram as Revoluções Industriais, conforme afirmação de Santos (2008):

Neste período, os objetos técnicos tendem a ser ao mesmo tempo técnicos e informacionais já que, graças exatamente à extrema intencionalidade de sua produção e de sua localização, eles já surgem como informação; e na verdade, a energia principal de seu funcionamento é também a informação (Santos, 2008, p. 238).

O trabalho rudimentar e artesanal foi substituído pelas técnicas de manufatura. No início do século XX, emergem novos modelos de organização da produção industrial. Primeiro taylorismo, fordismo e, na sequência, o Toyotismo, após 1970. Moreira (2020) assim resume a evolução do trabalho:

A evolução começou com o trabalho 1.0., do século XIX e da revolução industrial associado ao surgimento da sociedade industrial, o que originou mudanças no modo de produção e na própria organização do trabalho. Depois temos o trabalho 2.0., do século XX, com o surgimento da produção em massa e advento do Estado Social. Há, depois, o trabalho 3.0, a partir da década de 70 do século passado, com a globalização e o surgimento do trabalho no computador e a informática; por último tem-se o trabalho 4.0, relacionado com a digitalização, o trabalho em plataformas, a economia colaborativa, o trabalho integrado, que origina uma mudança de valores e de novos compromissos sociais. Este tipo de trabalho será mais digital, flexível e interconectado (Moreira, 2020, p. 154).

O taylorismo trazia como ideia principal a racionalização do trabalho, cada trabalhador deveria aperfeiçoar-se em uma única função para evitar perda de tempo, assim, eles recebiam treinamento e passavam a ser selecionados de acordo com suas aptidões. Nessa organização do trabalho também emergiu a eficácia da gerência, que deveria supervisionar a execução das atividades, diminuindo o tempo de produção com planejamento científico e premiando os que executassem suas tarefas da melhor maneira.

Fordismo enquanto modelo de organização do trabalho nas fábricas trazia o seu foco na eficiência das máquinas e esteiras das fábricas, assim como o taylorismo objetivava a maior produção no menor tempo possível, nele o trabalho estava parcialmente subordinado a gerência, pois a tecnologia já fornecia dados para controle da eficiência da produção.

No Toyotismo, sistema japonês de produção, o trabalho passou a ser realizado em lotes, no sistema *just in time*, em cima da hora. O objetivo era eliminar grandes estoques e atender somente a demanda desejada, ou seja, produzir o que seria consumido. Neste sistema o trabalho em conjunto volta a ter sua importância pois um mesmo trabalhador seria responsável por mais de uma etapa da produção. O controle da qualidade é feito durante o processo de produção da mercadoria. Esses modelos: Taylorismo, Fordismo e Toyotismo foram conhecidos mundialmente e adotadas como modelo de produção em fábricas do mundo todo. Já no setor de serviços, um modelo de organização de trabalho baseado em plataformas digitais desenvolvidas com as ferramentas tecnológicas tem seu destaque para esse estudo: Uberização.

No contexto das mudanças produzidas pelas inovações da microeletrônica e da conectividade das pessoas, surgiram no mundo do trabalho outras formas de organização. Uma delas se refere à uberização, o termo é derivado da empresa Uber, que foi pioneira mundialmente nesse novo método de trabalho. Nessa forma aplicada especialmente ao setor de serviços, uma empresa desenvolve uma plataforma digital para conciliar oferta e demanda de serviços. Na categoria estudada tem a função de operacionalizar deslocamentos de passageiros e passageiras em seus trajetos urbanos.

Com o desemprego e o crescente e constante interesse no aumento da produtividade capitalista, as plataformas digitais surgem nessa modalidade de organização do trabalho. Elas unem passageiros através de algoritmos¹, sem a necessidade de uma pessoa para ser o chefe e sem a existência de um espaço físico para a empresa. Em um cenário de desemprego, há quem

¹ conjunto das regras e procedimentos lógicos perfeitamente definidos que levam à solução de um problema em um número finito de etapas.

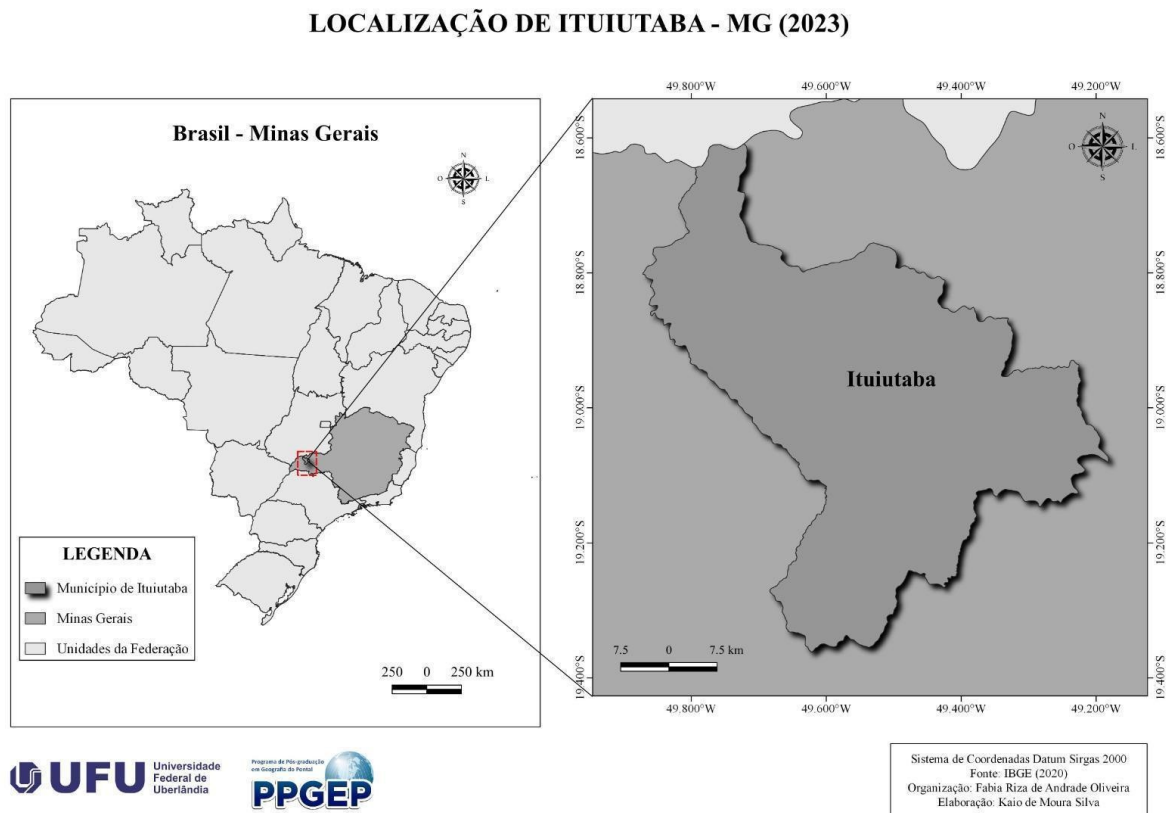
considere que essas plataformas trouxeram vantagens para os trabalhadores desempregados, que vislumbraram uma possibilidade de renda para proverem sua subsistência e de suas famílias e ao mesmo tempo grande oportunidade de lucros para os capitalistas que operam essas plataformas.

Milhões de pessoas em todo o mundo têm buscado através de plataformas de serviços digitais, uma nova alternativa de gerar renda, seja como sua atividade principal, seja como complementação de outra fonte de remuneração. No entanto, o segmento de transporte privado de pessoas por aplicativo foi um dos pioneiros em gerir esse modelo de negócio e a empresa Uber uma das mais expoentes do mercado mundial (Cannas, 2019, p. 2).

Embora existam diferentes temporalidades para que empresas transnacionais atinjam países distintos, é notório que as novas relações sociais de produção e de consumo abarcam forças homogeneizantes. Vive-se o tempo das trocas e da técnica e por mais que o local resista, o global avança e na cidade de Ituiutaba-MG não poderia ser diferente. Foi apenas uma questão de tempo para que o transporte de passageiros na cidade também se rendesse ao processo dinâmico das plataformas digitais.

O recorte espacial deste estudo é a cidade de Ituiutaba, a qual localiza-se no estado de Minas Gerais, está na região geográfica intermediária de Uberlândia (IBGE, Divisão Regional do Brasil, 2017). A extensão territorial do município é de 2.587 km² e possuía população de 102.917 habitantes em 2022, quando foi feito o último censo demográfico pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022).

Mapa 1: Localização geográfica do Município de Ituiutaba, 2023.



Fonte: Elaboração: Silva, K.M (2023). Org.: Oliveira, F.R.A (2023).

Seguindo esta lógica, nomeia-se o sujeito da pesquisa como motoristas de transporte de passageiros, reconhecendo que esse universo abrange homens e mulheres. A característica determinante para considerar são os motoristas que recebem seus pedidos de transporte de passageiros e passageiras por uma plataforma digital.

Em um contexto nacional, associa-se a expansão desta atividade no Brasil ao transporte público ineficiente e de alto custo, dentre outros fatores. Mendes (2019) considera o ponto de vista das pessoas que contratam este tipo de serviço ao afirmar que:

Acompanhando a ascensão das economias de compartilhamento, é que surgiram os aplicativos de transporte de pessoas, em um período de crescente crise no transporte urbano, visando uma melhor mobilidade nos grandes centros aliada à rapidez, praticidade e baixo custo. Através de plataformas digitais, é triangulada a relação entre empresa, motorista e passageiro. Dessa forma, é ofertado um serviço de transporte rápido, prático e barato (Mendes, 2019, p. 4).

Nesta perspectiva, as plataformas digitais trouxeram para os passageiros economia de

tempo e dinheiro, uma vez que os algoritmos de inteligência artificial são capazes de detectar melhores trajetos, motoristas mais próximos e uma infinidade de outras características que podem auxiliar no momento de sua escolha. Partindo-se para o ponto de vista dos motoristas, tem-se que, na ausência de padrões de horários de trabalho estabelecidos e de legislação específica eficaz, eles têm a idealização de que fazem/regulam as suas próprias jornadas de trabalho. Quanto maior a jornada de trabalho, maior o rendimento obtido, que leva a uma sensação de maior lucro; assim, diversos motoristas perfazem jornadas muito superiores às convencionais 8 horas diárias.

Antunes (2020, p. 8) ressalta que “[...] a Uberização é um processo que relações de trabalho são individualizadas e invisibilizadas, assumindo, a aparência de “prestação de serviços” e obliterando as relações de assalariamento e de exploração do trabalho”. Assim, fica evidente que, na prática, existe uma forma de precarização das condições de trabalho que recai sobre motoristas de transporte de passageiros e passageiras que operam em plataformas digitais.

A falta de vínculo empregatício com a plataforma digital a desobriga a ser responsável pela contribuição social dos motoristas. Dessa forma, os trabalhadores e trabalhadoras são responsáveis por sua inscrição no órgão. Assim, há duas formas para que esse cadastro aconteça: eles devem se cadastrar como contribuintes individuais no regime geral de previdência social ou se cadastrarem como Microempreendedor Individual (MEI). A obrigatoriedade do cadastro desses motoristas em uma dessas modalidades se dá pelo Decreto n. 9.792/2019 de 14/05/2019, no qual consta que:

Art. 2º A inscrição como segurado contribuinte individual será feita diretamente pelo motorista de transporte remunerado privado individual de passageiros, preferencialmente pelos canais eletrônicos de atendimento do Instituto Nacional do Seguro Social - INSS.

Parágrafo único. O motorista poderá optar pela inscrição como microempreendedor individual, desde que atenda aos requisitos de que trata o art. 18-A da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006 (Brasil, 2019, p. 1).

Não há, atualmente, uma fiscalização eficaz ou interesse das partes em legalizar essa situação cadastral. Para as plataformas, os motoristas são vistos apenas como prestadores de serviços e os próprios motoristas se auto conceituam como empreendedores, donos do próprio negócio ou muitas vezes eles têm desconhecimento das legislações a que estão sujeitos.

A partir do final do ano de 2019, com o descobrimento da transmissão de um novo vírus e a consequente pandemia da COVID-19 (*Corona virus disease* ou Doença do Coronavírus), decretada em março de 2020 pela Organização Mundial de Saúde, outros fatores passaram a incidir negativamente sobre a categoria. Foi constatada pelo professor Marden Campos do Departamento de Sociologia da Universidade Federal de Minas Gerais, por exemplo, uma diminuição da renda dos motoristas de plataformas digitais no Brasil. Em entrevista concedida em outubro de 2020, o professor relata que:

A pandemia de covid-19 impactou fortemente o trabalho dos motoristas de aplicativos no Brasil. Esses trabalhadores tiveram perda expressiva de renda, já que as medidas de distanciamento social reduziram muito a mobilidade das pessoas nas cidades. Além de prejuízos econômicos, os motoristas também sofreram com maior exposição ao risco de contrair a doença causada pelo novo coronavírus (Universidade Federal de Minas Gerais, 2020).

Admite-se, desta forma, que a renda dos motoristas de transporte de passageiros de plataformas digitais foi afetada negativamente devido ao isolamento social recomendado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e adotado como medida de contenção à COVID-19, em virtude da diminuição da mobilidade e circulação das pessoas. Pode-se dizer que as plataformas digitais que agregam esses motoristas os deixaram abandonados à própria sorte nesse período tão conturbado. Esta é mais uma das situações a que estes trabalhadores e estas trabalhadoras estão recorrentemente expostos e instigou a realização deste trabalho.

A temática desta pesquisa, ao abarcar as plataformas digitais, contempla aspectos que permeiam conhecimentos já trabalhados, além de trazer novos elementos decorrentes dos avanços ocorridos no século XXI. Soma-se a isso o olhar da Geografia do Trabalho, que compreende a complexa trama das relações e rearranjos dos setores da atividade econômica diante da contínua (re)divisão do trabalho. Impactando profundamente no mundo do trabalho, diante do ritmo da sociedade capitalista, que é transformada pelo capital em uma sociedade produtivista forçada a se desenvolver no mesmo ritmo da produção e trazendo consequências sociais das novas condições de trabalho estabelecidas pelas plataformas.

Acrescenta-se a perspectiva da Geografia dos Transportes para auxiliar na explicação do surgimento deste novo modal de transporte de passageiros e passageiras. Este, veio como uma das formas que utilizam, com os seus recursos disponíveis, para resolverem seus problemas de mobilidade urbana, em um contexto de cidades cada vez mais dispersas e fragmentadas.

Compreender a organização do trabalho destes motoristas na cidade de Ituiutaba/MG se fez importante para fornecer informações sobre o surgimento e a evolução da categoria, as quais poderão ser integradas ao contexto nacional, quando referenciadas em trabalhos de outros pesquisadores e pesquisadoras. Esta análise compreende a trajetória destes profissionais, desde o início de suas atividades na cidade até atingir o período recente, que abrange toda a conjuntura da pandemia da COVID-19.

Com esta pesquisa são fornecidos dados qualitativos e quantitativos que assumem caráter de grande relevância, no sentido de dar visibilidade aos problemas enfrentados por esses trabalhadores e trabalhadoras. Uma vez que eles tenham a oportunidade de serem escutados, já que não possuem na cidade de Ituiutaba um sindicato ou qualquer outra representação de classe, espera-se auxiliá-los na busca de melhores condições de trabalho que possam mitigar a precarização da categoria. Conforme assevera Cannas (2019, p. 2), “[...] o desafio de criar mecanismos de resistência à precarização do trabalho deve ser permanente enquanto as contradições entre o capital e o trabalho persistirem em criar novas expressões da precarização do trabalho”. Ou seja, quanto menos organizada e/ou politizada a classe, menor será a representatividade, contribuindo para maior vulnerabilização dos trabalhadores e das trabalhadoras.

Diante do contexto mundial em que vivemos, de exploração do trabalho, geração exacerbada de mais-valia, condições precárias de trabalhadores em diversas áreas, essa pesquisa também visa contribuir como fonte de dados que apoiem denúncias de precarização do trabalho.

Por último, diante de um cenário de crescente desvalorização das Universidades públicas brasileiras é importante evidenciar o papel fundamental que estas instituições desempenham ao realizarem pesquisas científicas que denunciam as manifestações da questão social e de certa forma devem possibilitar respostas dos entes federados (município, estado e união), enquanto direito de toda a sociedade.

Diante do contexto acima apresentado, buscou-se responder nesta pesquisa duas indagações principais: verificar se ocorre precarização do trabalho dos motoristas de transporte de passageiros de plataformas digitais que operam na cidade de Ituiutaba/MG e em caso afirmativo, de que maneira se expressa? Quais os impactos que a pandemia da COVID- 19 trouxe para a atividade desses trabalhadores e trabalhadoras?

O objetivo geral desta pesquisa é compreender o trabalho dos motoristas de transporte de passageiros das plataformas digitais que operam na cidade de Ituiutaba/MG. Para isso faz-

se necessário os seguintes objetivos específicos: caracterizar as plataformas que operam na cidade de Ituiutaba/MG, com um paralelo das condições de trabalho por elas ofertadas; identificar as condições do trabalho dos motoristas de transporte de passageiros de plataformas digitais que operam na cidade de Ituiutaba/MG; pesquisar de que forma os impactos da pandemia da COVID-19 incidiram sobre esta categoria.

Para alcançar os objetivos deste trabalho foi necessário realizar uma ampla pesquisa bibliográfica sobre trabalho, Geografia do Trabalho, Geografia dos Transportes, uberização e precarização do trabalho com levantamento dos autores que possuem produções acadêmicas sobre o assunto.

Para abordar sobre a Geografia do Trabalho foram estudados textos de: Thomaz Júnior (2010); George (1969); Menezes (2020); Marx (2013); Alborno (2008); Oliveira (2006); Antunes (2009, 2018, 2020); Sandroni (2005); Giustina (2019); Fogarolli Filho (2020), Constituição da República Federativa do Brasil (1988).

A Geografia dos Transportes, a evolução dos meios de transportes e mobilidade urbana, foram temas complementares para a pesquisa, utilizou-se textos de: Vasconcellos (2007); Guilherme (2001); Franz e Seberino (2012); Salgado (2015); Pereira e Lessa (2011); Silva (2010); Brandão (1996); Albano (2016); Bergman e Rabi (2005); Schmidt (2011); Sarlet (2006); Cidade e Leão Júnior (2016); Couto (2009).

Para Uberização e precarização do trabalho foram compreendidos textos de: Slee (2017); Antunes (2020), Filgueira e Antunes (2020); Graham e Anwar (2020); Alves Neto (2021); Franz e Seberino (2012); Bortole (2018); Behs (2018). Schwab (2017); Antunes (2009, 2018, 2020).

Considerou-se os autores relacionados a seguir como suporte para o desenvolvimento metodológico desta pesquisa: Gil (2010); Vinuto (2014); Bardin (2011); Minayo (2006, 2007); Martinelli (1999); Pessoa e Ramires (2013).

Segundo Gil (2010), é possível estabelecer múltiplos sistemas de classificação para as pesquisas, sendo que a classificação leva em conta mais usualmente os objetivos gerais da mesma. Empregando-se a classificação quanto aos objetivos gerais propostos, esta pesquisa pode ser classificada como descritiva, pois analisa as condições de trabalho dos motoristas e das motoristas de transporte de passageiros e passageiras de plataformas digitais que operam em Ituiutaba/MG. A pesquisa descritiva tem “[...] como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis” (Gil, 2010, p. 42).

No universo das diferentes categorias que têm atuado vinculadas às plataformas digitais, definiu-se pesquisar os motoristas e as motoristas. Dentre os motoristas, optou-se por aqueles que transportam passageiro que estão agregados a plataformas digitais.

Para viabilizar a realização da pesquisa de campo foram levantadas quais as plataformas digitais que operam na cidade de Ituiutaba/MG, bem como o número aproximado de motoristas cadastrados para atuação. Na sequência, foi definida a melhor forma de contato com eles para convidá-los a participarem da pesquisa. Sobre a importância da coleta de dados em campo, tem-se o texto de Minayo:

O trabalho de campo permite a aproximação do pesquisador da realidade sobre a qual formulou uma pergunta, mas também estabelece uma interação com os “atores” que conformam a realidade e assim, constrói um conhecimento empírico importantíssimo para a pesquisa social (Minayo, 2007, p. 61).

Optou-se por empregar a amostra não probabilística do tipo amostragem por acessibilidade ou conveniência em que “[...] o pesquisador seleciona os elementos a que tem acesso e admite que possam representar o universo. Esse tipo de amostragem é aplicado em estudos exploratórios ou qualitativos em que não se requer elevado nível de precisão” Pessoa; Ramires (2013, p. 122).

Considerando-se o fato de que as plataformas digitais já possuem critérios próprios para cadastro de seus colaboradores e colaboradoras, dentre eles a maioria, não será necessário estabelecer parâmetros adicionais para seleção dos participantes da pesquisa. Desta forma, o critério de inclusão é que o motorista esteja cadastrado em alguma plataforma digital que opera na cidade de Ituiutaba. Em consonância, o critério de exclusão refere-se aos motoristas que exercem atividade de transporte de passageiros com fins comerciais, mas que não estão cadastrados em plataformas digitais que operam em Ituiutaba.

O instrumento de coleta de dados a ser utilizado na pesquisa de campo foi a entrevista semiestruturada, cujas questões foram elaboradas buscando responder aos objetivos propostos. A vantagem desta técnica é que ela possibilita aos participantes expressarem outros fatos e aspectos porventura não contemplados no roteiro. Os dados foram registrados em planilha no momento da coleta, respeitando-se o sigilo em relação à identidade dos participantes e garantindo informações fidedignas.

Por tratar-se de pesquisa que envolve seres humanos, a coleta de dados somente foi realizada após aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos, da

Universidade Federal de Uberlândia (Apêndice 1). Foi solicitada aos participantes a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). As entrevistas foram realizadas mediante agendamento prévio com os motoristas e de acordo com a disponibilidade deles em participar da pesquisa, obedecendo aos protocolos sanitários estabelecidos para o momento em relação a pandemia da COVID-19. Ao colaborar com esta pesquisa, os motoristas não tiveram prejuízos e nem custos financeiros. Entretanto, ao considerar que existe o risco de perda das entrevistas, esclarece-se que, caso isto ocorra, não haverá maiores implicações, porque o roteiro destas não incluirá informações pessoais (número de documento, endereço, telefone, dentre outros) e nem a identificação dos participantes.

Quanto aos procedimentos técnicos, essa pesquisa está classificada como qualitativa e quantitativa, pois busca analisar as condições de trabalho dos motoristas e suas implicações para a categoria. Desta forma, “[...] a pesquisa quantitativa procurará ver como o fenômeno se comportará matematicamente numa população, enquanto que a pesquisa qualitativa buscará interpretar o que as pessoas dizem sobre tal fenômeno e o que fazem ou como lidam com isso” (Turato, 2003, p. 362 apud Pessoa; Ramires, 2013, p. 124). Na interpretação de Martinelli (1999, p. 24) o importante “não é o número de pessoas que vai prestar a informação, mas o significado que esses sujeitos têm, em função do que estamos buscando com a pesquisa”. Para Minayo, a pesquisa qualitativa tem sua importância no sentido de entender e compreender a realidade pesquisada, pois:

Ela trabalha com o universo de significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e atitudes. Esse conjunto de fenômenos humanos é entendido aqui como parte da realidade social, pois o ser humano se distingue não só por agir, mas por pensar sobre o que faz e por interpretar suas ações dentro e a partir da realidade vivida e partilhada com seus semelhantes (Minayo, 2007, p. 21).

A pesquisa quantitativa visa mensurar numericamente os significados dos fenômenos. De acordo com Grácio e Garrutti (2005, p. 119), “as quantificações fortalecem os argumentos e constituem indicadores importantes para análises qualitativas”. A união dos dois tipos de pesquisa qualitativa e quantitativa proporciona uma visão mais ampla da realidade pesquisada, fornecendo números que possam embasar as teorias compreendidas durante o processo. Flick corrobora ao afirmar que:

A combinação entre diversos métodos qualitativos e quantitativos, visa a fornecer um quadro mais geral da questão em estudo. Nesta perspectiva, a pesquisa qualitativa pode ser apoiada pela pesquisa quantitativa e vice-versa, possibilitando uma análise estrutural do fenômeno com métodos quantitativos e uma análise processual mediante métodos qualitativos (Flick, 2009, p. 57).

Para sistematização dos dados obtidos foi utilizada planilha eletrônica dotada de capacitada ferramenta de cálculos e elaboração de gráficos. A interpretação e discussão desses dados estão baseadas na teoria consultada, nos objetivos da pesquisa e na análise de conteúdo valendo-se do raciocínio indutivo para apresentar conclusões mais genéricas, a partir das respostas dos participantes. Considera-se a análise de conteúdo como ferramenta para entender as condições de trabalho dos motoristas, a partir da coleta de dados feita nas entrevistas semiestruturadas. Conforme define Bardin:

A análise de conteúdo leva em consideração as significações (conteúdo), eventualmente a sua forma e a distribuição desses conteúdos e formas (índices formais e análise de coocorrência). É o trabalhar a fala e as significações que diferenciam a análise de conteúdo (Bardin, 2011, p. 49).

Contribuindo com a função da análise de conteúdo temos o texto de Minayo que reforça a importância da compreensão profunda das falas:

Os pesquisadores que buscam a compreensão dos significados no contexto da fala, em geral, negam e criticam a análise de frequências das falas e palavras como critério de objetividade e cientificidade e tentam ultrapassar o alcance meramente descritivo da mensagem, para atingir, mediante inferência, uma interpretação mais profunda (Minayo, 2006, p. 307).

Para esta dissertação será considerado o modo de produção do conhecimento do materialismo histórico dialético, visando uma aproximação deste fenômeno de grande relevância com tendência global de flexibilização nas relações de trabalho. Espera-se contemplar as melhores técnicas para compreensão do estudo proposto através das ferramentas destacadas para utilização.

Diante do exposto, além desta introdução que abrange a justificativa, o problema e os objetivos da pesquisa, cabe ressaltar que a dissertação foi estruturada em mais três seções. A seção inicial é destinada a contextualizar a origem e evolução do trabalho no Brasil e no mundo, algumas alterações na legislação brasileira que tiveram impacto direto na vida de todos trabalhadores e trabalhadoras, a definição de quem é a Classe-que-vive-do-trabalho, até chegar no mundo do trabalho digital movido pelas potentes formas de tecnologia existentes.

A seguir foi descrito sobre a uberização do trabalho, as novas formas de mobilidade decorrentes das mudanças na vida das pessoas como reflexo dos processos de urbanização, em que as cidades estão cada vez mais fragmentadas e as pessoas passaram a morar mais longe dos seus locais de trabalho e demais serviços, gerando inúmeros deslocamentos e trazendo desafios para a mobilidade urbana. Também é relatado sobre a empresa Uber que dá origem ao termo uberização e quais os desdobramentos desta nova forma de organização do trabalho.

Na quarta seção foram caracterizadas as plataformas digitais que operam com transporte de passageiros em Ituiutaba-MG, quais impactos os atingiram durante a pandemia da COVID-19 e quais as perspectivas futuras para essa categoria na cidade. São demonstradas as informações coletadas durante as entrevistas, através de gráficos, tabelas, análise e citação de falas dos motoristas entrevistados. Por fim, foram tecidas as considerações finais e apresentou-se as referências utilizadas para a realização da pesquisa e que embasaram essa dissertação.

2 HISTÓRIA DO TRABALHO PELO OLHAR DA GEOGRAFIA DO TRABALHO

Nesta seção será tratado sobre a origem e a evolução do trabalho no mundo e no Brasil. Inicialmente é destacado a importância de conhecer as formas de produção através do olhar da Geografia do Trabalho. Após, foi feito um resgate histórico da origem da palavra trabalho, seus diferentes significados para os autores e a forma como as ferramentas e técnicas disponíveis representadas pelas Revoluções Industriais transformaram a forma de produzir. A subseção 2.2 trata de uma contextualização do trabalho no Brasil associado com as primeiras fábricas, a indústria do café, e as políticas públicas federais. A criação das primeiras leis trabalhistas brasileiras até a promulgação da Constituição Federativa do Brasil. Em sequência, a grande flexibilização proporcionada pela Reforma Trabalhista de 2017, que passou a privilegiar o acordo em detrimento do legislado. Por fim, quem é a Classe-que-vive-do-trabalho, a definição de Ricardo Antunes que trata da classe trabalhadora brasileira.

2.1 Contribuições da Geografia do Trabalho

Desde o final do século XIX, as ciências sociais têm se apropriado do trabalho para melhor compreender a realidade segundo as leis que regem o capitalismo e as alterações provocadas pelo mesmo no modo de produção e na relação capital-trabalho.

A Geografia do Trabalho avalia a transformação e a obtenção de algo da natureza com objetivos produtivos e econômicos e é uma das abrangentes áreas de atuação dos geógrafos. No universo do trabalho, a Geografia torna-se extremamente relevante para compreender todas as transformações que ocorreram ao longo dos tempos e que interferem na vida de milhões de trabalhadores e trabalhadoras em todo o mundo. Conforme afirma Thomaz Júnior:

A geografia pode contribuir sobremaneira para o desvendamento das manifestações territoriais do processo social, possibilitando-nos o entendimento das transformações no mundo do trabalho a partir de rearranjos espaciais que dão formas e contornos e se fundamentam sobre conteúdos sociais diversos, ou seja, enquanto processo histórico de construção e transformação, que por sua vez, substantiva-se em ordenamento territorial diferencial (Thomaz Júnior, 2010, p. 16).

Corroborando com a importância da Geografia do Trabalho, George (1969, p. 93) menciona que o “[...] trabalho é encarado pelo geógrafo como fator de produção e modo de

existência, envolvendo a ação dos grupos humanos em quadros temporais definidos com base na forma do meio em que vivem e desenvolvem sua atividade”.

O espaço geográfico e suas interações são amplamente alterados pelos desdobramentos que envolvem o trabalho. Seja pelas indústrias que se instalam em diferentes lugares, alterando a dinâmica das cidades, seja pelos impactos que, por exemplo, uma usina que processa cana-de-açúcar, poderia ocasionar na área rural e suas consequências ambientais. Thomaz Júnior, enfatiza:

A Geografia do Trabalho deve chamar para si a tarefa de apreender o mundo do trabalho através do espaço geográfico, entendido, pois, como uma das características do fenômeno, e da rede de relações categoriais/teóricas/escalares, ou seja, a paisagem, o território e o lugar de existência dos fenômenos, num vai e vem de múltiplas determinações (Thomaz Júnior, 2010, p. 5).

A reestruturação produtiva do capital provoca muitas mudanças no espaço e no território. A geografia ocupa-se de analisar a pluralidade de combinações e contradições da sociedade do capital. Estas, revelam a dinâmica do processo social portador de complexas características espaciais e expressões territoriais que são o tempo-espaço da relação capital-trabalho e suas consequências.

A Geografia do Trabalho, assim como outras disciplinas do ramo científico, precisa responder questões da realidade, do cotidiano. A temática do trabalho é comum a todas elas, não sendo exclusiva ou restrita a nenhuma. Com a dimensão do território, o recorte de domínio no espaço, é possível reconhecer na sociedade as diversas faces do trabalho. As dificuldades para compreensão do mundo do trabalho devem ser ações motivadoras para os pesquisadores geógrafos. Assim como afirma Thomaz Júnior (2010, p. 17):

A Geografia do Trabalho vem para somar aos demais que entendem ser possível através do conhecimento científico contribuir para a compreensão da sociedade do capital e compromissada com a construção de uma nova sociabilidade do trabalho para além do capital. Desnecessário seria reinventar o intelectual orgânico.

As análises espaciais que envolvem temas como segregação, expansão, difusão, fragmentação, desigualdades urbanas, as relações centro-periferia, tem como origem a própria alienação do trabalho, a contradição social e a apropriação privada dos meios de vida e reprodução social. Para Marx (2013), o trabalho é a potência da própria humanização. Desta forma, o trabalho não só explica a riqueza produzida pelos seres humanos ou as contradições

das relações capitalistas de produção, mas é uma categoria que explica a própria relação dos seres humanos e a natureza:

Antes de tudo, o trabalho é um processo entre o homem e a Natureza [...]. Ele põe em movimento as forças naturais pertencentes à sua corporalidade, braços e pernas, cabeça e mão, a fim de apropriar-se da matéria natural numa forma útil para sua própria vida. Ao atuar, por meio desse movimento, sobre a Natureza externa a ele e ao modificá-la, ele modifica, ao mesmo tempo, sua própria natureza. Ele desenvolve as potências nela adormecidas e sujeita o jogo de suas forças a seu próprio domínio (Marx, 2013, p. 157).

O trabalho não produz apenas coisas novas e necessárias à vida humana, produz também o próprio ser humano. A autorrealização do mesmo pelo trabalho está relacionada à sua capacidade de produzir o seu ambiente e o seu espaço. Enquanto trabalha, o ser humano se relaciona com a natureza e produz seu espaço e também produz a si mesmo, como sujeito histórico que é. Ao fazer parte da relação ser humano-natureza, o trabalho se coloca como condição de socialização da natureza no desenvolvimento humano.

Do ponto de vista da geografia e das possibilidades de entendimento por consequência dela, o trabalho estabelece a subjetividade humana no processo de produção do espaço, orienta lutas de classe e promove o resgate da crítica social. As ciências devem trabalhar em conjunto para o entendimento das metamorfoses do trabalho, que dizem respeito a toda a sociedade. É preciso compreender que todas as mudanças afetam direta ou indiretamente a vida de todas as pessoas, pesquisadores e o rumo da Ciência. Uma vez destacada a relevância da Geografia do Trabalho como ciência que estuda o espaço geográfico através das alterações ocasionados pelo trabalho, parte-se para a discussão sobre o conceito de Trabalho.

2.2 Origem e evolução do trabalho

O trabalho humano é uma atividade necessária, muitas vezes penosa. A palavra trabalho assume muitos significados no senso comum: dor, suor, esforço, fadiga, aflição ou fardo, envolvendo a transformação da matéria prima em algo a ser consumido. Apresenta, ainda, algumas significações particulares, como: trabalho de parto, uma dissertação ou um esforço aplicado a uma produção de utilidades. Envolve transformação de algo para sobrevivência. Para Albornoz (2008, p. 9) o trabalho tem a “função de realizar uma obra que te expresse, que dê reconhecimento social e permaneça além da tua vida; e a de esforço rotineiro e repetitivo,

sem liberdade, de resultado consumível e incômodo inevitável”. Por definição, segundo o dicionário Aurélio (2004, p. 1970):

- 1 - Trabalho é a aplicação das forças e faculdades humanas para alcançar um determinado fim;
- 2 – Atividade coordenada de caráter físico e/ou intelectual, necessária a realização de qualquer tarefa; [...]
- 8 – Esforço incomum, luta, faina, lida.

Etimologicamente, a palavra trabalho origina-se do latim *Tripalium*, que é um instrumento em que os agricultores batiam as espigas de milho para rasgá-las. As significações da palavra trabalho levam a um sentimento de dor e padecimento, esforço e sacrifício. Para a filosofia, o ser humano trabalha quando coloca em atividade suas forças espirituais e corporais. Assim, evidencia-se que o trabalho está ligado tanto ao esforço físico quanto intelectual dos seres humanos. Por exemplo, o pedreiro precisa de sua atividade intelectual para saber onde empilhar os tijolos e da corporal para executar a ação.

Na tradição judaica, o trabalho também é encarado como penoso. A bíblia sagrada o apresenta como castigo a Adão, sendo condenado a ganhar o seu pão com o suor de seu rosto. Também é visto como forma de afastar os maus pensamentos provocados pela preguiça e ociosidade.

De acordo com Marx (2013) o trabalho seria o fator que faz a mediação entre o ser humano e a natureza, através dele o ser humano transforma a si mesmo, em uma busca constante de satisfazer as próprias necessidades, dominando a natureza. “O trabalho é, assim, uma condição de existência do homem, independente de todas as formas sociais, eterna necessidade natural de mediação do metabolismo entre homem e natureza e, portanto, da vida humana” Marx (2013, p. 98). Thomaz Júnior (2010) discorre sobre o assunto ao mencionar que:

O trabalho, em todas as suas dimensões é, pois, a base fundante do autodesenvolvimento da vida material e espiritual, sendo que circunscrito à sua forma concreta garantiria a realização de uma vida cheia de sentidos, emancipada para o ser social que trabalha (Thomaz Júnior, 2010, p. 11).

Dentre muitas significações, sentidos e usos da palavra trabalho, há uma concepção de que a história do trabalho começa na passagem do nomadismo para o sedentarismo, quando as pessoas deixaram de caçar e pescar para cultivar o solo e domesticar animais. Nesse momento, o trabalho associado à economia extrativa era apenas um esforço complementar à natureza: o homem colhe os frutos, pesca nos rios e mata algum animal que cresceu em um grupo na

natureza com seus próprios instintos. Sem excedentes e sem acumulação de riquezas, as atividades seriam apenas para as necessidades básicas humanas. Para Oliveira (2006, p. 10) “As formações primitivas realizavam o trabalho coletivo em busca da produção necessária, isto é, a produção de valores de uso, operada em nível de economia natural”.

O próximo estágio do trabalho se apresenta diretamente relacionado à agricultura, quando é perceptível um início de divisão social, mulheres plantavam e os homens caçavam. O desenvolvimento da agricultura possibilitou o aumento do número de pessoas em uma região, pois a alimentação estaria garantida. Junto com a expansão da agricultura, surgiam as primeiras noções de propriedade e de acúmulo de riquezas, no caso, ainda, apenas acúmulo de alimentos. O excedente da produção poderia ser trocado com o vizinho, a sobra de milho em troca da sobra de trigo, por exemplo. Para Oliveira (2006, p. 11):

A sedentarização, fixada pela prática da agricultura sistemática, promove o avanço na relação entre o homem e o meio natural. A atividade econômica da coleta, fundamental como atividade de subsistência, juntamente com a criação natural, é ultrapassada pela produção sistemática de gêneros agrícolas e pela criação seletiva, em que se dá a reprodução das espécies vegetais e animais que interessam à alimentação.

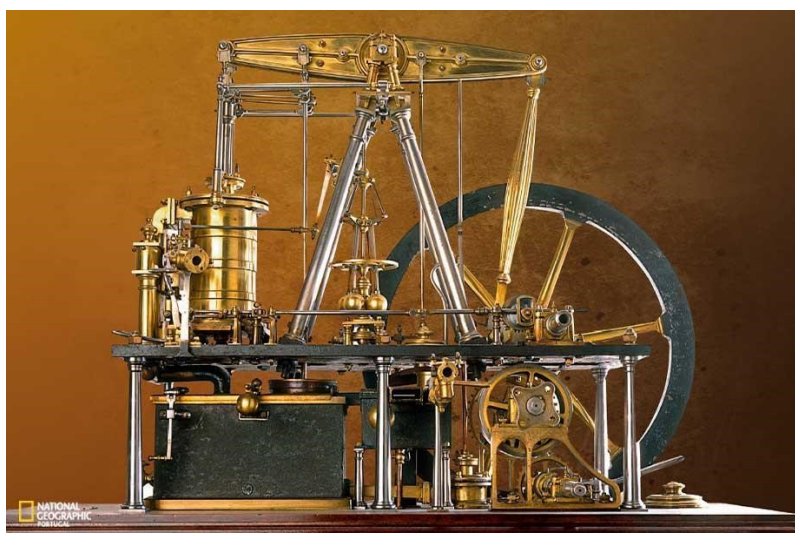
Os humanos passaram a ter mais necessidade de alimentos, conquistaram novas áreas de florestas para produzirem e produziram mais gêneros agrícolas. Os que possuíam mais alimentos e mais pessoas em seu grupo passaram a conquistar grupos menores e começaram as guerras por poder e territórios. Os povos conquistados eram obrigados a trabalhar exaustivamente para cuidar dos conquistadores. Delineava-se as divisões sociais desiguais constantes até os dias atuais. Na Grécia antiga, os gregos diferenciavam as pessoas que trabalhavam na terra, a produção do artesão e o cidadão livre que discutia sobre os problemas de seu grupo.

Do trabalho sobre a terra, origina-se a riqueza que incentiva o trabalho artesão, as primeiras transformações da matéria prima em produtos manufaturados. Da primitiva troca de alimentos, passa-se ao comércio mediado por moedas. O comércio e as manufaturas proporcionavam uma fonte de riquezas que independia da produção agrícola. Inicia-se a acumulação de riquezas, que gera condições para o início de outras artes como as Ciências. Para Oliveira (2006, p. 58), “os séculos XII e XIII, assistem à proliferação de comerciantes e à expansão dos negócios na Europa”.

A principal característica da era moderna é a aplicação das Ciências aos meios de produção. Os lucros são potencializados e em consequência há mais geração de riquezas às “custas de muito sacrifício da qualidade do trabalho e da qualidade de vida dos trabalhadores” Albornoz (2008, p. 21).

A Primeira Revolução Industrial ocorrida na Inglaterra, no século XVIII, teve como marco a substituição das máquinas movidas por força humana pelas máquinas movidas a vapor. A máquina a vapor foi a primeira capaz de aproveitar de maneira eficiente a energia acumulada para gerar movimento. Ela que transforma a energia térmica do vapor em mecânica. O motor a vapor não dependia de nenhuma condição climática para funcionar. James Watt desenhou uma máquina a vapor (figura 1) que revolucionou a atividade industrial.

Figura 1: Máquina a vapor James Watt



Fonte: Site National Geographic Portugal, 2022.

A Segunda Revolução Industrial, datada do final do século XIX e início do século XX, implicou na substituição do ferro e carvão pelo aço e na descoberta e utilização do petróleo e eletricidade. Isto permitiu que muitas indústrias pudessem mecanizar sua produção, por envolver uma tecnologia relativamente mais barata que as máquinas a vapor. A eletricidade foi símbolo de progresso e modernidade. Juntamente com ela, começou-se a utilização do petróleo como fonte de energia também. A descoberta dessas duas novas fontes de energia foi responsável por uma grande expansão e sofisticação da indústria. Elas tornaram possível o desenvolvimento de novos equipamentos que podiam automatizar o trabalho de muitos operários e otimizar a produção.

A Terceira Revolução Industrial veio ligada a uma aceleração sem precedentes da mobilidade dos capitais e informações, aumentando muito a produtividade do trabalho, desequilibrando ainda mais a relação capital-trabalho. As novas formas de geração de energia e a tecnologia levaram o mundo do trabalho a outro patamar. Tarefas rotineiras passaram a ser feitas por robôs e computadores.

Desde a Primeira Revolução Industrial, as cidades passaram a ser mais atrativas para as pessoas que buscavam melhores oportunidades de trabalho. Para o Brasil, esse momento aconteceu somente na Terceira Revolução Industrial, pelo fato de o país estar em um momento de desenvolvimento diferente dos países europeus. A urbanização, o crescimento demográfico e o êxodo rural fizeram com que as cidades crescessem exponencialmente. O capitalismo monopolista expandiu-se pelo mundo e cada vez mais as pessoas passaram a depender de grandes empresas ou corporações para seu trabalho. O crescimento das cidades justifica-se por elas concentrarem os centros de produção e as grandes fábricas. Os artesãos não precisavam de aglutinação, o trabalho era todo realizado por apenas uma pessoa.

O homem do campo se dirige à cidade em busca de emprego nesta produção moderna, que lhe acena com promessas de um serviço menos arriscado e dependente da natureza do que o labor no campo, e com possibilidade de usufruir do bem-estar que as cidades se vangloriam de possuir, embora não o ofereçam a todos (Albornoz, 2008, p. 27).

O crescimento das cidades deve-se também ao êxodo rural, ao controle de algumas doenças que possibilitaram a redução da mortalidade infantil, às migrações e à esperança de fazer parte de um moderno mercado de trabalho e usufruir do modo de vida urbano. Mas nem tudo se realiza conforme os sonhos e planos das pessoas. A modernização, a indústria e as cidades não trouxeram, especialmente para os países latinos, a extinção da miséria, melhoria das condições de saúde e justiça social. Os centros urbanos não ofertavam as condições básicas de sobrevivência a todas as pessoas.

Outra situação desencadeada encontra-se no fato de que o artesão morava e trabalhava no mesmo local e atualmente há a separação entre o local de trabalho e o local de moradia, o que leva a inúmeros deslocamentos. Essa separação não é a única que acontece com o novo modo de produção, na linha de montagem da fábrica, cada trabalhador ou funcionário exerce uma função diferente na produção de um todo, o que levou a primeira divisão social do trabalho. Cada pessoa entenderá apenas um minúsculo ponto do processo, o produto e o produtor estão separados.

Visualiza-se a submissão do capital aos interesses dos capitalistas² e dos proprietários. A força de trabalho³ passa a ser considerada apenas uma mercadoria, no mundo industrial falta o vínculo do trabalhador com o restante do mundo: lazer, cultura, saúde, educação, são atividades que devem ser buscadas com o tempo que sobrar do trabalho. De acordo com Antunes (2009, p. 19) “o capital assume, em seu processo, uma lógica em que seu valor de uso das coisas foi totalmente subordinado ao seu valor de troca.” O domínio da sociedade se inverte sendo exclusivamente estruturado pelo capitalismo.

Do esforço excessivo do operário é extraída uma sobra de valor ao capital, gerando a mais-valia, que é valor, só pode ser gerada pelo trabalho. Acontece quando um trabalhador executa suas atividades criando um valor superior ao da sua força de trabalho. Quando ele vende sua força, ela passa a pertencer ao seu comprador. Isso o obriga a continuar trabalhando mesmo após ele já ter criado um valor correspondente à sua força de trabalho. Produzindo assim, um valor excedente, ou seja, mais-valia. De acordo com Sandroni (2005, p. 35):

O valor de uma mercadoria é determinado pelo tempo de trabalho socialmente necessário para produzi-la. Sem trabalho, embora úteis como o ar, as coisas não teriam nenhum valor de troca, e não poderiam ser mercadorias. Entre as mercadorias existentes na produção capitalista, a mais importante é a força de trabalho que seu proprietário, o trabalhador, é obrigado a vender ao capitalista em troca de um salário. É a mercadoria mais importante porque sua utilização permite criar um valor superior ao valor da própria força de trabalho, isto é, permite criar a mais-valia.

Franco e Ferraz (2019) utilizam o termo mais-valor que também é entendido como sinônimo de mais-valia afirmando que o trabalhador que produz os ganhos para os capitalistas. A força de trabalho é único componente que gera mais valia:

A força de trabalho é o único elemento empregado na produção que é capaz de gerar mais valor do que o seu próprio, logo, o mais-valor (também conhecido como mais-valia) representa o tempo de trabalho que o trabalhador despende não para si (não para produzir o valor que corresponde à reprodução de sua força de trabalho), mas para o acúmulo de valor do capitalista. A consolidação dessa forma de produção possibilitou ao capitalista ter um papel estratégico de controle sobre o processo de trabalho e ocupar-se em como aumentar o mais-valor, seja ele de forma absoluta ou relativa. Essa ocupação não se trata apenas de uma racionalidade instrumental voltada à ganância, mas da necessidade socialmente condicionada de manutenção de seu capital, que só se mantém se estiver em um movimento de expansão (Franco; Ferraz, 2019. p. 3).

² Capitalista é aquele que possui dinheiro para o investimento produtivo, é comprador dos meios necessários à produção das mercadorias, objetivando um valor superior ao gasto na produção inicial.

³ Sob o sistema capitalista, a força de trabalho é aquela mercadoria que o trabalhador possui e é impelido a vender para garantir sua subsistência.

Para exemplificar: uma trabalhadora vende 8 horas de sua força de trabalho ao comprador. O salário pago corresponde a apenas 4 horas de trabalho. As demais horas são a mais-valia do comprador que foi gerada pela trabalhadora. Corroborando, Sandroni (2005, p. 18) diz que “o capitalista não se interessa pela pessoa do trabalhador, mas apenas pela sua capacidade de trabalho”. Oliveira (2006, p. 80) reafirma que “a mais-valia constitui elemento mais importante na exploração capitalista, pois a extração da mais-valia gera lucro ao capitalista, uma vez que ela representa tempo extra de trabalho, não remunerado”.

Pode-se relatar duas formas de mais-valia: absoluta e relativa. A primeira é gerada diretamente através do aumento da jornada de trabalho ou com o aumento da intensidade da jornada. Já a mais valia relativa se refere a uma melhora em recursos que fazem com o que o trabalhador produza mais no mesmo tempo. Franco e Ferraz diferenciam a mais-valia absoluta e relativa da seguinte forma:

Enquanto o mais-valor absoluto é obtido por meio do prolongamento da jornada de trabalho, o mais-valor relativo deriva da redução do tempo de trabalho socialmente necessário para a reprodução da força de trabalho – por meio de melhoria dos métodos, dos instrumentos e/ou da intensidade das atividades na indústria (em Marx, indústria é entendida como o conjunto de atividades produtivas do capital, envolve, portanto, o que denominamos grosseiramente serviços), o trabalhador produz o valor de sua força de trabalho em menos tempo, logo, mais tempo de sua jornada é destinada à produção de mais-valor ao capitalista (Franco; Ferraz, 2019, p. 3).

Os capitalistas visam sempre aumentar a exploração dos trabalhadores e das trabalhadoras, quer aumentando a jornada de trabalho ou intensificando a mesma, quer reduzindo o valor de seu salário. Essa é uma das lutas mais antigas e mais atuais também, que seja pago um salário correspondente à força aplicada e que todos possam ter condições de usufruir dos benefícios da força de trabalho, tanto comprador como fornecedor. Nas palavras de Antunes (2009):

Mais do que nunca, bilhões de homens e mulheres dependem exclusivamente de seu trabalho para sobreviver e encontram cada vez mais situações instáveis, precárias, quando não inexistentes de trabalho. Ou seja, há uma constrição monumental dos empregos corroídos em seus direitos e erodidos em suas conquistas. (Antunes, 2009, p. 11).

Desde a Primeira Revolução Industrial, os trabalhadores, temerosos pela redução da oferta de empregos, buscavam formas de reagir contra o desemprego e a supressão. A primeira

forma que encontraram para reagir foi quebrar máquinas nas indústrias. Depois se organizaram para tentar um equilíbrio entre o capital-trabalho através dos sindicatos para se opor a força constrangedora do capital. De acordo com Oliveira (2006, p. 83), “Os sindicatos surgiram com finalidade de compor o proletariado ao redor de reivindicações comuns: proteção do trabalho das mulheres e crianças, regulação da jornada, direito à assistência médica e liberdade de expressão.” O autor reforça ainda que o progresso social tem sido obtido pelas lutas de classes durante a história de lutas dos trabalhadores e trabalhadoras:

Progresso social é produto das lutas de classes no processo histórico, desencadeadas sempre no interior de diferentes formas de apropriação e de coerção do trabalho, pois a incompatibilidade histórica entre capital e trabalho surge sempre da negação, pelo trabalho, das estruturas dominantes (Oliveira, 2006, p. 8).

Os sindicatos visam a defesa dos interesses dos seus membros e estão previstos na legislação brasileira para representar uma categoria profissional ou econômica. Eles têm a função de mediar as negociações coletivas de trabalho. A gestão operária marcará o fim da dominação do trabalho sobre o ser humano e o início da dominação do ser humano sobre seu trabalho.

Os sindicatos, se não conseguirem organizar e mobilizar os desempregados para lutar por seus interesses, vem combatendo o desemprego: pela luta, pela proteção dos empregos, pela estabilidade no emprego e pela redução da jornada de trabalho. Esta redução da jornada tenderá a possibilitar uma melhor distribuição do trabalho existente por um maior número de trabalhadores (Albornoz, 2008, p. 83).

A existência dos sindicatos geralmente revela que trabalhadores dispõe de um instrumento para ajudá-lo na defesa de seus interesses. Mas por si só, também não garante que isso vá acontecer. Muitos patrões buscam alternativas para neutralizar a ação dos sindicatos seja licitamente ou não. As revoluções industriais trouxeram consigo uma série de inovações tecnológicas e novas formas de energia que impulsionaram o mundo, mas grande parte de seu êxito se deve àqueles que lutaram por direitos trabalhistas, que são base para o mundo moderno atual. Considerando-se a discussão até aqui realizada sobre o trabalho, pode-se refletir sobre como este organizou-se ao longo dos tempos em sua forma social.

O processo histórico do trabalho também deve ser compreendido pela sua forma social, ou seja, como os seres humanos produziram riqueza, são elas: escravismo, feudalismo e capitalismo. Para Oliveira (2006, p. 5) “O trabalho é a atividade desenvolvida pelo homem, sob determinadas formas, para produzir riqueza”.

Na pré-história os seres humanos passaram por algumas evoluções quanto a sua organização material: passaram de cavernas naturais à construção de cabanas; desenvolveram conhecimentos técnicos para fabricação de instrumentos de pedra, passaram da vida individual-familiar para a vida em grupos, e desenvolveram pensamentos e religião para explicar fenômenos naturais observados por eles.

Ser escravo significa que um ser humano é propriedade jurídica de outro ser humano. O escravo é obrigado a trabalhar para seu proprietário, produzindo riquezas e prestando todo serviço que for necessário. O escravo é o realizador do trabalho, o que produz. Recebendo por seu trabalho o mínimo para se manter vivo, apenas o suficiente para que possa continuar reproduzindo sua força de trabalho.

As invasões bárbaras, na Europa, entre os séculos IV e IX, marcaram o início do feudalismo. Quando eles invadiram as cidades europeias, as pessoas em busca de segurança, se refugiaram nas áreas rurais, sob a proteção de grandes senhores de terras. Oliveira (2006) relata o feudalismo da seguinte forma:

O feudalismo sugere fundamentalmente a persistência de formas de coerção direta muito variáveis, traduzidas pelo trabalho compulsório sob relações de dominação e de servidão. Essas relações se concretizam primordialmente no campo, onde produtor direto não é proprietário da terra e trabalha para o senhor sob formas de dependência social e jurídica legitimadas pelo poder político (Oliveira, 2006, p. 48).

O feudalismo é um sistema de organização política, social e econômica. Nessa forma, a exploração da terra e a sujeição do trabalhador são fixadas pelo senhorio⁴. A mão de obra era servil, as pessoas que fugiram das cidades trabalhavam em troca de proteção e moradia, os servos trabalhavam para os senhores feudais. Após os anos de medo e insegurança, provocado pelas invasões bárbaras, houve um aumento da população, com isso os feudos precisaram aumentar suas áreas para alimentar as pessoas e precisavam trabalhar cada vez mais. Muitos não concordaram e retornaram às cidades. Oliveira (2006) relata que:

A transição do feudalismo para o capitalismo tem como característica básica, o incremento de trocas externas, da circulação monetária, o avanço da propriedade absoluta e individual, o aumento das populações de trabalhadores, a importância da cidade, a constituição de fortunas mobiliárias (Oliveira, 2006, p. 68).

⁴O Senhorio é um aparato jurídico-político baseado em poderes e direitos do senhor das terras.

O capitalismo surgia e consolidava-se dia após dia em todo o mundo. Para Luca (2001, p. 97) “a história do capitalismo pode ser vista como a história da mundialização”. Um sistema econômico baseado no lucro, na acumulação de riqueza e na propriedade privada dos meios de produção. O início do capitalismo é determinado pela Revolução Industrial, quando a evolução tecnológica aplicada à produção, revoluciona os processos de produção. A primeira fase acontece nas transformações do setor têxtil com as máquinas a vapor. Encontrando muita resistência dos trabalhadores que temiam pela substituição de sua mão de obra por máquinas. Em uma segunda fase, a evolução se dá por novos avanços tecnológicos, movidos pela eletricidade, combustíveis e motores de explosão. As inovações tecnológicas, a globalização, fizeram do capitalismo um sistema mundialmente efetivo.

2.3 Contextualização histórica do trabalho no Brasil

A população economicamente ativa no Brasil foi estimada em 97 milhões de pessoas, para o primeiro trimestre de 2023, de acordo com IBGE (2023), ou seja, pessoas que estão exercendo atividade remunerada. A formação da classe trabalhadora no Brasil foi marcada por várias especificidades, se for comparada ao padrão industrial mundial. Uma das diferenças que se fez de grande importância foi que até 1888, o país possuía as formas de trabalhos livre e a escravidão. Soma-se a isso uma quantidade expressiva de trabalhadores imigrantes europeus que se juntaram aos brasileiros para formar o mercado de trabalho assalariado.

No Brasil, a atividade industrial é recente quando comparada com países europeus. De acordo com Luca (2001, p. 13) “o primeiro surto industrial brasileiro ocorreu por volta de 1880”. Até essa data, a produção agrícola era a principal atividade econômica do país. Ainda não havia um mercado consumidor para produtos industrializados, uma vez que a maior parte da população brasileira era de escravos e não havia infraestrutura de transportes que levasse mercadorias a todo o país, tendo em vista sua vasta extensão territorial.

Por volta de 1830, a indústria cafeeira começou a demonstrar sua importância, Souza (2008, p. 37) afirma que “o café logo se tornou o principal produto de exportação nacional. Representando 44,7%, e em 1890 passando a 67%”. A busca por terras férteis levou as plantações para o estado de São Paulo e isso exigiu estrutura ferroviária.

A indústria cafeicultora veio acompanhada de uma série de mudanças: construção de ferrovias, trabalhadores assalariados, infraestrutura de serviços. Os produtores locais negociavam com o mercado internacional. Essa expansão também trouxe um crescimento

demográfico sem precedentes para a história do país. As pessoas vinham para as regiões de plantação em busca de novas oportunidades de trabalho, em busca do progresso. Para Souza (2008, p. 40) “o café contribuiu com outros aspectos para o fomento fabril nacional: mediando investimentos fabris realizados pelos próprios cafeicultores ou por meio da elevação de renda da sociedade, permitindo o surgimento de unidades fabris”.

De acordo com Luca (2001, p. 20), “estima-se que por volta dos anos 1850, o país possuía 50 indústrias e em 1895, esse número já chegava a 425”. Muitas dessas, estavam instaladas em locais improvisados, empregando poucas pessoas e atendendo a demanda do comércio local. Luca (2001, p. 21) ainda menciona que “apesar de seu número restrito, esses estabelecimentos, sobretudo no setor têxtil, eram responsáveis pela maior parte da produção e dos empregos e caracterizavam a estrutura industrial brasileira.” O capital gerado pelo café deu abertura a outras atividades financeiras e industriais. O país atraía capital estrangeiro de pessoas interessadas em se estabelecer no país e se desenvolver economicamente.

Quanto aos trabalhadores, os cafeicultores queriam manter baixos salários e incentivaram a entrada no país da mão de obra estrangeira. O excesso de oferta permitia restringir os ganhos salariais e impor duras condições de trabalho, que comprometiam a saúde do operário. De acordo com Luca (2001, p. 24) “o trabalhador recebia em média de 80 a 120 réis mensais e para manter suas necessidades básicas: alimentação, vestuário, habitação, totalizava 207 réis”, percebe-se o quanto os trabalhadores viviam em situação adversa.

Para o atendimento às necessidades básicas de uma família, o trabalho feminino e infantil passou a ocorrer com maior frequência. De acordo com IBGE (1920), cerca da metade dos operários têxteis do país eram mulheres e crianças menores de quatorze anos. Sobre as condições de trabalho ofertadas nas fábricas, Luca (2001) afirma:

As condições de trabalho na indústria deixavam muito a desejar. Fábricas e oficinas funcionavam em espaços improvisados e insalubres, sem ventilação, iluminação ou proteção adequada para as engrenagens das máquinas, o que era causa de inúmeros acidentes. As jornadas eram muito longas, chegando a ultrapassar as doze horas diárias (Luca, 2001, p.27).

As relações de trabalho continuavam fortemente impregnadas pelo escravismo, a mão de obra era intensamente explorada. Não havia qualquer legislação que garantisse direitos a esses trabalhadores e trabalhadoras. Jornadas extensivas em espaços insalubres, demonstravam a precarização a que essas pessoas estavam submetidas diariamente.

A vida fora das indústrias não era muito diferente, especialmente em São Paulo, havia grande diferenciação entre bairros para a classe mais abastada e os bairros para os trabalhadores, que não possuíam um mínimo necessário de infraestrutura: sem asfalto, iluminação, saneamento básico (figura 2). Devido aos baixos salários, o interior das residências também acompanhava a situação exterior. Luca (2001, p. 30) retrata que a situação para os trabalhadores era terrível: “os baixos salários, aliados aos preços proibitivos dos aluguéis e do transporte coletivo, obrigavam os operários a morarem perto de seus locais de trabalho. Apinhavam-se em cômodos alugados onde compartilhavam único banheiro e cozinha.”

Figura 2: Cortiço em São Paulo de 1920.



Fonte: Luca (2001).

Nesse período, as entidades operárias, médicos e sanitaristas alertavam para as péssimas condições de higiene a que os trabalhadores estavam expostos. Luca (2001, p. 31) relata que “recebendo poucos salários, submetidos a longas jornadas em ambientes insalubres, vivendo em cortiços e alimentando-se mal, não surpreende que entre os operários fosse alta a incidência de diversas doenças”.

Trabalhadores tentaram se organizar para mudar as condições precárias de suas vidas através de ligas, sindicatos e uniões. Foram fundados inúmeros jornais, havia distribuição de panfletos. O teatro também foi um meio para tentar difundir novos ideais. A partir de 1905 verifica-se um aumento no número de greves no país, mas elas duraram pouco. Em 1908 já se observou um declínio dessas mobilizações, especialmente pela repressão policial, dificuldades econômicas e ameaça de deportações.

A primeira guerra mundial (1914 – 1918) oportunizou ao mercado brasileiro alguma prosperidade para atender as demandas do mercado europeu em guerra. Entretanto, acentuou-se a precariedade das condições de vida da classe trabalhadora, como muitos produtos europeus começaram a faltar, eles subiram os preços e estes ficaram inacessíveis.

Em 1920, ressurgiram as atividades sindicais e políticas, algumas pequenas vitórias começaram a ser normatizadas: Lei dos Acidentes de Trabalho (1919) que permitia responsabilizar os empregadores, Lei de Férias (1925) que previa descanso anual remunerado de 15 dias, Código de Menores (1927) que proibia trabalho de menores de 14 anos e estipulava jornada de seis horas para os jovens entre 14 e 18 anos. Os empresários, donos de fábricas, alçaram mão de todos os meios para protelar ou ignorar as leis recentemente aprovadas.

Na década de 1930, o Brasil permanecia sendo um país essencialmente agrícola, os plantadores de café faziam parte do governo e sempre conseguiam fazer valer seus interesses. Todavia, a grande crise estava por vir, despencando o preço do café e marcando o fim da república velha. Assumia a presidência, Getúlio Dornelles Vargas. O novo governo possuía muitos desafios, dentre eles: consumir um mercado interno ligando as diferentes regiões produtoras do país, a industrialização e a urbanização. Nesse período as ferrovias entraram em decadência juntamente com os produtores de café e as rodovias começaram a ser construídas.

Nas décadas seguintes, a industrialização brasileira avançou, sendo que os principais ramos foram: têxtil, alimentação, bebidas, sapatos e bens de consumo não duráveis. Os produtos importados sofreram alta no período das duas grandes guerras mundiais e isso foi outro fator que propiciou a expansão do mercado interno. Nas palavras de Souza (2008, p. 42) “nos períodos de dificuldade para importar, devidos as guerras, ganhava-se vendendo produtos de fabricação doméstica para o mercado interno”.

Novos setores também se desenvolveram no país: metalurgia, mecânica, materiais elétricos, químicos e farmacêuticos. Essa expansão ainda não era suficiente para o país deixar de ter sua economia primária, mas já mostrava sinais de alteração. Segundo Luca (2001, p. 48) “Em 1920, a produção manufatureira contribuía com 21% do PIB, cifra que aumentou para 43% em 1939”.

A partir de 1938 alguns conselhos foram criados e tiraram a participação privada nas principais fontes de energia: petróleo e hidrelétrico, com objetivo de incentivar o surgimento e crescimento de novas indústrias, como a extração de ferro e a fábrica de motores. Luca (2001, p. 50) menciona que “o Estado não se limitou a estimular as atividades industriais, atuando

também como organizador, coordenador e investidor, no setor de bens de produção, essencialmente para o processo de industrialização”.

Em 1930 foi criado o Ministério do Trabalho, após pressões e mobilizações dos trabalhadores, as demandas deles tiveram agenda política. A partir daí, o mercado de compra e venda de força de trabalho passou a ter legislações e proteções sociais. Os sindicatos passaram a ser submissos ao Ministério do Trabalho. Mattos (2003, p. 12) afirma que “O Ministério foi responsável pela difusão do novo modelo de sindicato oficial, reconhecido, mas tutelado”. Alguns dos ganhos para a classe dos trabalhadores foram, de acordo com Luca (2001, p. 58):

Horário de trabalho no comércio e na indústria, regulamentação do trabalho feminino e de menores, criação de comissões mistas de conciliação e julgamento, convenções coletivas, carteira de trabalho, férias para o comércio e a indústria, além de medidas de cunho previdenciária para marítimos bancários e comerciários.

Esses benefícios foram atrelados à filiação aos sindicatos reconhecidos pelo ministério. Mattos (2003, p. 13) afirma que “para angariar adesões voluntárias, ao seu modelo de sindicato a estratégia foi vincular a concessão de benefícios das novas leis à representação de sindicatos reconhecidos”. Isso deu força aos sindicatos legalizados pelo governo e pretendia combater os sindicatos livres, seus líderes passaram a ser perseguidos e presos.

O salário-mínimo no Brasil foi instituído na década de 1930, com a promulgação da Lei de nº 185 em janeiro de 1936 e do Decreto de lei nº 399 de 30 de abril de 1938.

Art. 1º Todo trabalhador tem direito, em pagamento do serviço prestado, num salário mínimo capaz de satisfazer, em determinada região do País e em determinada época, das suas necessidades normais de alimentação, habitação, vestuário, higiene e transporte.

Parágrafo único. Poderá o Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, "ex-officio" ou a requerimento dos sindicatos, associações e instituições legalmente reconhecidas ou das comissões de Salário criadas por esta lei, classificar os trabalhadores segundo a identidade das condições e necessidades normais da vida nas respectivas regiões.

Art. 2º Salário mínimo é a remuneração mínima devida ao trabalhador adulto por dia normal de serviço. Para os menores aprendizes ou que desempenhem serviços especializados é permitido reduzir até de metade o salário mínimo e para os trabalhadores ocupados em serviços insalubres é permitido argumentá-lo na mesma proporção (Brasil, 1936, p. 1).

Juntamente com a Lei do Salário Mínimo veio a criação da Justiça do Trabalho em 1941 e a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) em 1943, para ordenação e sistematização das leis sociais e trabalhistas. O então presidente Getúlio Dornelles Vargas, ficou conhecido como

o “pai dos pobres” pelos benefícios criados em seu governo na tentativa de melhorar as condições de vida dos trabalhadores.

No segundo governo de Getúlio Vargas foram implementadas estratégias para o desenvolvimento do setor de bens e produção, energia e transportes. Esses dois últimos seriam para sustentar e promover o primeiro objetivo. Para isso foi criado o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDS) em 1952, que visava financiar programas de crescimento e modernização da infraestrutura do país. Em 03 de outubro de 1953 foi criada a Petrobrás consagrando o monopólio estatal na extração e refino do petróleo.

Além do petróleo, as fontes de energia hidrelétricas receberam atenção especial do governo. A defesa de Getúlio Vargas por um Estado nacionalista não obteve o sucesso desejado e os capitais estrangeiros passaram a se retirar do país, a inflação aumentou e os protestos não tardaram a começar. O custo de vida dos trabalhadores aumentou significativamente e os salários permaneceram congelados.

Com o retorno das greves e mobilizações, já no governo Eurico Gaspar Dutra (1946 – 1950), ações duras foram impostas e não se hesitou em prender líderes, perseguir grevistas e proibir greves e manifestações. De acordo com Luca (2001, p. 68) “somente no ano de 1947, 145 organizações sofreram intervenção governamental”. Mattos (2003, p. 19) afirma que “os rígidos limites impostos pelo governo restringiam em muito a possibilidade de reivindicações”.

Na lei do salário mínimo de 1940, este deveria ser reajustado a cada três anos, no governo de Eurico Gaspar Dutra não houve nenhum reajuste. Somente quando Getúlio Dornelles Vargas (1951 – 1954) retornou ao poder houve um novo aumento. Ainda assim, era insuficiente para repor as perdas salariais e os custos de vida que haviam aumentado, especialmente impulsionado pelas grandes guerras mundiais. Nesse período, as greves explodiram, uma das mais conhecidas foi a “greve dos 300 mil” que reuniu trabalhadores de diversos ramos. Mattos (2003, p. 25) relata que “conflitos localizados tenderam a transbordar quando a conjuntura criou espaço para lutas mais amplas”. Houve violentos choques com a polícia, centenas de pessoas foram presas. Segundo Luca (2001, p. 70) “isso alarmou um pouco os empresários que concederam 32% de aumento, dos 64% pedidos, liberação dos presos, pagamentos dos dias parados”.

A partir de 1956, com o governo Juscelino Kubitschek (1956 – 1961), o foco da produção passou a ser os bens de consumo duráveis, com destaque para os automóveis. Essas indústrias trouxeram para o Brasil técnicas sofisticadas, equipamentos modernos, especialistas

e monopólio de mercado. (Mattos, 2003, p. 37) relata que “entre 1920 e 1960 o número de operários da indústria saltou de 275 mil para cerca de 3 milhões”. Os avanços promovidos pela Segunda Revolução Industrial na Europa precisavam vir para o país para que a meta fosse atingida e houve abertura do mercado para capitais estrangeiros. Diversas transnacionais se instalaram no país. De acordo com Luca (2001, p. 72), “de 1947 a 1955 a média anual de investimento estrangeiro era de 17,6 milhões de dólares e passou a 106 milhões de 1956 a 1962”.

O governo de Juscelino Kubitschek obteve sucesso nas áreas de energia, transporte, indústria de base e de bens de consumo duráveis. Porém os incentivos às empresas estrangeiras incomodaram as empresas nacionais. Em 1958, foi criada a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) que passou a protestar contra tal incentivo. Atraídas por condições favoráveis, montadoras de automóveis se instalaram no país, o qual já possuía 13.169 km de estradas federais construídas no governo atual. O presidente Juscelino Kubitschek dirigiu o primeiro carro fabricado no Brasil. O governo usava o discurso desenvolvimentista atribuído a industrialização como solução para o subdesenvolvimento e para resolver as injustiças sociais.

Com a instalação dessas fábricas no país, a indústria de base precisava se fortalecer, mas não havia capital para os investimentos necessários. O governo recorreu a empréstimos, aumentando a dívida externa brasileira e mesmo assim não foi capaz de atender a demanda. As fábricas precisaram comprar do mercado externo, desequilibrando ainda mais a balança comercial e aumentando a inflação e os custos de vida da população, que reagiu. Segundo Luca (2001, p. 78) “a inflação que estava 12,5% ao ano quando Juscelino assumiu o poder, atingiu os 30% anuais durante seu governo.”

Durante o governo Juscelino Kubitschek, houve três aumentos de salários mínimos, mas não foram suficientes para suprir a alta dos preços da cesta básica. Ainda havia outra situação desgastante para o trabalhador: com a melhoria das máquinas, trabalhando o mesmo número de horas, eles produziam muito mais, aumentando o lucro para as empresas. Singer (1984, p. 210) estima que “entre 1949 e 1959, o salário médio real pago pelas indústrias aumentou 31%, enquanto o produto médio real da indústria cresceu 138,5%”.

A partir de 1962 o crescimento da indústria desacelerou, aumentou o desemprego, a inflação e o déficit externo. Os trabalhadores rurais e urbanos de todas as classes foram às ruas lutar por melhores condições de vida e participação nas questões nacionais. O presidente João Belchior Marques Goulart (1961 – 1964) fez uma tentativa de reforma que foi amplamente rejeitada no congresso e perdeu força com o golpe militar de 1964.

O cenário do país era de repressão, restrições, prisões, fechamentos de sindicatos e foram proibidas negociações entre trabalhadores e patrões. Os reajustes salariais para todas as categorias eram definidos por índices oficiais. Para exemplificar a diferença entre o salário recebido e os custos de vida reais, o quadro 1 mostra o tempo de horas trabalhadas necessárias para adquirir alimentação básica para uma pessoa.

Quadro 1: Tempo de horas trabalhadas para adquirir alimentação básica

Ano	Número de horas trabalhadas
1959	65 horas e 05 minutos
1960	81 horas e 30 minutos
1961	71 horas e 54 minutos
1962	94 horas 2 48 minutos
1963	98 horas e 20 minutos
1965	88 horas e 16 minutos
1966	109 horas e 15 minutos
1967	105 horas e 16 minutos
1970	105 horas e 13 minutos
1973	147 horas e 04 minutos
1974	163 horas e 32 minutos
1976	157 horas e 29 minutos
1979	153 horas e 04 minutos
1981	149 horas e 40 minutos
1983	172 horas e 10 minutos

Fonte: (Luca, 2001, p. 84)

Em 1959, o trabalhador precisava de mais de uma semana de trabalho para comprar sua alimentação básica, em 1983 já seriam três semanas e meia, considerando a média mensal de 220 horas. Ainda restavam as despesas com habitação, saúde, transporte e lazer. A saída foi aumentar o número de horas extras, que gerou aumento de acidentes de trabalho. De acordo com Luca (2001, p. 85) “o Brasil figurava como um dos recordistas mundiais em número de vítimas nos locais de trabalho”. Em busca de saídas para se manterem, mais uma vez a participação feminina e de crianças no mercado de trabalho aumentou. Para as crianças trabalharem precisavam evadir das escolas.

Em 1966 foi criado o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), a legislação previa que o empregador deveria depositar mensalmente 8% do valor do salário do trabalhador e este só poderia sacá-lo quando fosse demitido. A instituição do FGTS fez com que fosse facilitada a demissão por parte dos empregadores e houve uma grande rotatividade dos trabalhadores e perda de direitos que eles acumulavam quando possuíam muitos anos trabalhando no mesmo local.

Durante os anos da ditadura, via-se a piora generalizada das condições de vida dos trabalhadores. A situação desoladora ainda perdurou por muitos anos, segundo Luca (2001, p. 86) “no início da década de 80, 45% da população de São Paulo vivia nas favelas ou em cortiços. Sem transporte, saúde, segurança, assistência médica e social adequados, os brasileiros pobres foram abandonados à própria sorte.”

O governo tinha o objetivo de alavancar o crescimento econômico do país, com isso muitas transnacionais se instalaram no país com diversos incentivos fiscais, isenção de impostos, mão de obra barata e matéria prima em abundância. O país já tinha uma infraestrutura de rodovias e ferrovias que facilitavam o escoamento da produção, além de petróleo e energia das hidrelétricas. Cenário perfeito para enriquecimento privado em detrimento das condições para os trabalhadores, que recebiam menos para executar as mesmas atividades que os trabalhadores na empresa matriz.

Estabeleceu-se uma divisão internacional do trabalho, os países ricos vendiam manufaturas e os pobres vendiam produtos agrícolas ou naturais e sua força de trabalho. A exportação tornou-se prioridade do governo. As empresas transnacionais resolviam o que produzir e como produzir e aniquilavam as empresas nacionais que não tinham nem incentivos e nem condições de concorrência. A dívida externa aumentava.

O crescimento econômico só ocorreu para 5% dos brasileiros, o país encabeçava a lista dos piores quanto a índices sociais. De acordo com Luca (2001, p. 91) “em 1969 um empregado ocupando um cargo executivo ganhava 65 vezes mais que um da construção civil. Em 1975 essa diferença passou para 90 vezes”. As diferenças de desenvolvimento eram gritantes e não atendiam grande parte da população.

Em 1973, o cenário mundial mudou com a grande alta do petróleo, os capitais ficaram escassos, as taxas de juros elevadas, houve um aumento dos produtos importados e retração das exportações. O Brasil precisava do mercado externo e isso foi devastador. A inflação até então contida pelo crescimento econômico, voltou.

A partir de 1978 movimentos grevistas, silenciados desde 1964, voltaram com a promessa de luta por melhores salários e condições de trabalho, por uma organização e mobilização da classe operária com estabilidade nos empregos. Mattos (2003, p. 61) afirma que “o fim do AI-5, em 1978, a anistia política, em 1979, e a reorganização partidária foram favoráveis para a reorganização dos movimentos sindicais. Os abalos começaram em 1978 com as greves do ABC”. As greves indicavam o profundo descontentamento com a política salarial durante a ditadura.

Houve eleição no Senado para Presidência do país em 1985, encerrando uma página repressora do país. Tancredo Neves foi eleito, mas por seu falecimento quem assumiu foi seu vice, José Sarney (1985 – 1990). Em 1988, foi promulgada a Constituição da República Federativa do Brasil. Em 17 de dezembro de 1989, Fernando Collor de Mello foi eleito para a presidência em segundo turno pelo voto popular e deposto em 1992, sob denúncias de corrupção. A inflação ainda estava em cifras impressionantes e diversos planos econômicos foram lançados na tentativa de melhoria econômica do país. Com a alta da inflação a vida dos brasileiros se tornava um desafio ainda maior, menor produção, menor poder de compra, menos empregos.

A partir do governo Fernando Collor de Mello, a política neoliberal impulsionou o capitalismo brasileiro à mundialização do capital. Para Alves (2010, p. 9), a mundialização do capital expressa-se “[...] na medida em que se desenvolvem as alterações do processo de trabalho, algo que lhe é intrínseco à lei de acumulação capitalista: a precarização da classe dos trabalhadores assalariados”. Reforçando que o modo de acumulação de capital, tem esse único intuito, acumular capital, independente do custo que isso pode causar a sociedade e aos seus trabalhadores.

Toda essa evolução e contextualização da industrialização brasileira e das políticas públicas, detalhadas em cada presidente, foi feita com o objetivo de evidenciar que o foco nunca foi o trabalhador ou em dar melhoria das condições de vida dos mesmos. Estes sempre viveram às margens do crescimento do país ou industrial e sempre foram vistos apenas como força de trabalho.

Com a chegada ao Brasil dos meios de produção movidos pelas novas tecnologias, o trabalho humano passou a ser dispensável e substituído por máquinas que não cansam, não pedem aumento, nem direitos e nem se filiam a sindicatos. Houve uma desproletarização mundial. Luca (2001, p. 97) destaca que “entrávamos num período de desindustrialização, com queda da produção e do número de pessoas empregadas em fábricas”.

A classe trabalhadora sofria com a intensidade e a exploração do trabalho, comparada a outros países mais desenvolvidos. Estas, caracterizam-se pelo aumento da mais-valia absoluta com o prolongamento da jornada de trabalho e aumento também da mais-valia relativa que tipifica uma classe trabalhadora super explorada, gerando uma superexploração do trabalhador e da trabalhadora no Brasil. Jornadas extensivas com aumento de trabalho em que a quantidade paga por hora ao trabalhador era muito inferior ao necessário. Muitos encontraram alento no setor de serviços que passou a crescer desde então.

A partir da desindustrialização mundial houve um processo de desestruturação do mercado de trabalho também. Piquet (2007, p. 105) relata que “a década de 1990 mostra uma redução da geração dos postos de trabalho formal, ao final do período contabiliza-se uma queima de 3,3 milhões de postos de trabalho formal”. Com essa diminuição dos postos de trabalho, as pessoas precisavam procurar outras opções para sobreviver. O desemprego e a precarização das condições e relações de trabalho foram observados como nunca na história do país.

Em uma tentativa de combate ao desemprego, houveram várias desregulamentações do trabalho e flexibilização das regras de contratação. Para Piquet (2007, p. 108) “um vasto segmento de trabalhadores, antes pertencentes aos quadros permanentes das empresas individuais, passou a um reservatório mal pago e mal organizado de trabalhadores”. A tabela 1 mostra as variações de percentual de postos de trabalho de 1989 a 2000.

Tabela 1: Postos Formais de Trabalho na Indústria, 1989 a 2000.

Regiões Metropolitanas	Postos de Trabalho		Variações entre 1989 - 2000
	1989	2000	Variações com Percentuais
Fortaleza	91764	102036	10272 / 11 %
Recife	122690	70784	-51906 / -42%
Belo Horizonte	181824	152160	- 29664 / 16%
Rio de Janeiro	475160	231792	-243368 / -51%
São Paulo	1758559	940375	-818184 / - 47%
Porto Alegre	294886	217625	-77261 / -26%
Total	2924883	1714772	-1210111 / -41%

Fonte: Piquet (2007), Org.: Oliveira, (2023).

A diminuição significativa de 1.212.111 postos de trabalho formais, colocou muitos trabalhadores e suas famílias em condições precárias de vida. Um número que representava 41% dos postos do país. Essa massa de trabalhadores buscou no setor de serviços, aliado à globalização e expansão das tecnologias, maneiras de sobreviver e empreender.

Desde os anos 70, o avanço do novo padrão tecnológico propiciou o desenvolvimento de quatro grandes grupos de indústrias: eletrônica, informática, biotecnologia e novos materiais. Após os anos 80, houve uma explosão mundial no setor de serviços. Esta, deve-se a uma privatização do mesmo, ao fato deles gerarem lucro e passarem a serem explorados pelas grandes corporações capitalistas, a uma explosão informacional digital e todo aparato tecnológico, ao neoliberalismo e a hegemonia do capital que gerou um novo proletariado de

serviços da era que gera lucro. Assim a superexploração atinge os três setores: primário (na agricultura), secundário (indústria) e terciário (serviços). Conforme afirma Thomaz Júnior:

É a partir dos anos 80 que no Brasil se manifestaram os primeiros impulsos do processo de reestruturação produtiva, mas é a partir do início da década seguinte que atingiu nova amplitude e profundidade, momento em que as inovações técnicas e organizacionais assumem um caráter mais sistêmico em todo o circuito produtivo dos diversos setores econômicos. No entanto, guardando traço de semelhança em relação à busca da competitividade do capital e a adoção de novos padrões organizacionais e tecnológicos compatíveis (Thomaz Júnior, 2010, p. 6).

Desde sua origem o capitalismo tende a se expandir mundialmente e isso veio ligado às “tecnologias provenientes da microeletrônica e da informática” Luca (2001, p. 98). A mobilidade sem precedentes proporcionada por essas tecnologias aumentou a produtividade e alterou o processo produtivo. Pode-se evidenciar essa realidade nos trabalhadores bancários, que possuíam prestígio por sua profissão e hoje, a maior parte dos serviços oferecidos pelos bancos pode ser feito por seus correntistas de casa, via internet.

Atualmente, no setor de serviços, há um enorme processo de proletarização que atinge as mais diferentes categorias de trabalhadores. Uma massa de proletários que se dissemina a partir do mundo digital. No Brasil há uma massa de trabalhadores sobrantes impressionante, na informalidade. Segundo o IBGE (2023) são 13,2 milhões de pessoas desempregadas para o primeiro trimestre de 2023. A juventude é a mais afetada pelas novas formas de trabalho, um exército industrial de reserva. Thomaz Júnior indica alguns fatores da alta taxa de desemprego brasileira:

1) a desproletarização do trabalho industrial fabril, típico do fordismo; 2) a ampliação do assalariamento no setor de serviços; 3) o incremento das inúmeras formas de subproletarização, decorrentes do trabalho parcial, temporário, domiciliar, precário, subcontratado, “terceirizado”; 4) verifica-se, também, que todas essas formas que redimensionam a heterogeneização do trabalho têm, na crescente incorporação do trabalho feminino no interior da classe trabalhadora, expressão, em especial, quando se pensa em termos da expansão do trabalho precarizado, “terceirizado”, subcontratado, part-time, etc.; 5) intensificação da superexploração do trabalho, através da extensão da jornada; 6) a exclusão de trabalhadores jovens e “velhos” (acima de 45 anos), do mercado de trabalho; 7) a expansão do patamar de trabalho infantil, em especial nas atividades agrárias e extrativas (Thomaz Júnior, 2010, p. 7).

A mão de obra excedente é utilizada como forma de controle pelos proprietários dos meios de produção para amedrontar os empregados e impedir até mesmo os pedidos de aumento de salários. Segundo Sandroni (2005, p. 90) “Os capitalistas sempre se valeram da existência de trabalhadores excedentes para impedir que os salários daqueles que se encontravam

empregados aumentassem, e também para impor condições mais duras de trabalho a estes últimos.”

Graças a expansão do capital proporcionada pela tecnologia, as empresas transnacionais puderam dividir o seu processo de produção de um bem, levando as atividades que exigiam maior esforço para os países onde a mão de obra fosse mais barata. Luca (2001, p. 102) corrobora: “graças à liberdade de ação proporcionada pela tecnologia, as empresas transnacionais puderam transferir a produção para onde a mão de obra tivesse custos reduzidos e inexistisse movimento sindical forte e organizado.”

Em suma, percebe-se o quanto o percurso do Trabalho no Brasil foi modificado pelas atividades econômicas que aqui foram desenvolvidas ao longo dos anos. O percurso histórico da industrialização brasileira impacta diretamente na criação de empregos, tanto para as fábricas quanto para a infraestrutura necessária para que elas se desenvolvessem. Lamentavelmente, não se percebe avanços na qualidade de vida das pessoas e nem em valorização de sua força de trabalho. Pelo contrário, os trabalhadores e as trabalhadoras lutam muito, até hoje para garantir o mínimo de direitos e não serem engolidos pelo capitalismo e pelos donos dos meios de produção.

Durante esse processo histórico do desenvolvimento do Brasil e do trabalho no Brasil, muitas legislações foram aprovadas, algumas já foram abordadas ao longo do texto, associadas a industrialização e as políticas públicas adotadas pelos governantes. Pela relevância ao tema deste trabalho, serão abordados na próxima seção os impactos da Reforma Trabalhista de 2017 e a Lei da Terceirização, que foram momentos que modificaram textos importantes para o trabalhador e a trabalhadora.

2.3.1 Impactos da Reforma Trabalhista de 2017 e Lei da Terceirização

A Reforma Trabalhista que aconteceu em 2017, instituída pela Lei nº 13.467, baseou-se na flexibilização do trabalho. No decorrer deste tópico, serão apresentadas algumas mudanças que impactaram a maior parte dos trabalhadores brasileiros e que normalizou pontos como o trabalho intermitente que se assemelha ao trabalho desenvolvido pelos motoristas que operam por plataformas digitais e o acordo tendo privilégio sobre o legislado.

Com a reforma supracitada, o tempo que o trabalhador gasta para se deslocar de sua casa até a efetiva ocupação do seu posto de trabalho e o retorno não foi mais incluído como jornada de trabalho. Isso trouxe consequências negativas, principalmente aos trabalhadores

rurais que moram nas áreas urbanas e às vezes levam mais de hora para chegar ao seu posto de trabalho. O tempo gasto em atividades como: troca de uniforme, lanche, descanso, também não deverá mais ser computado como jornada de trabalho.

Em uma tentativa de enfraquecimento dos sindicatos, a contribuição sindical deixou de ser obrigatória. No mês de abril de cada ano, era descontado na folha de pagamento o valor referente a 1 dia de jornada do trabalhador e repassado ao sindicato de sua categoria. Deixa também de ser obrigatória a autorização prévia de entidade sindical para que sejam feitas demissões coletivas de trabalhadores. Esses dois pontos deixam claro a tentativa, por parte do governo, de enfraquecimento dos movimentos sindicais. Sem dinheiro, dificulta o financiamento de ações e mobilizações das categorias.

A rescisão do contrato de trabalho deixou de ter a obrigatoriedade de ser feita nos sindicatos ou Superintendências Regionais do Trabalho, entidades que fiscalizam se a rescisão acontece de acordo com a legislação. Poderá haver demissão consensual, com acordo para pagamento de metade do aviso prévio e a multa de 40% sobre o valor do FGTS. No entanto, esse tipo de demissão não prevê a possibilidade de recebimento de auxílio desemprego.

As jornadas de trabalho de 12 x 36 horas passaram a ser permitidas para todas as categorias, desde que seja acordado previamente entre trabalhadores e empregadores. Outra mudança na jornada de trabalho é a previsão das 30 horas semanais, sem a possibilidade de horas extras ou até 26 horas semanais sendo que dessas, 6 devem ser pagas como horas extras.

Quanto ao intervalo, poderá ser acordado entre as partes envolvidas, sendo que deve haver pelo menos 30 minutos em jornada superior a seis horas. O banco de horas do trabalhador poderá ser acumulado em até 6 meses para o recebimento de dias de folga. Em prazo superior a esse, o empregador deve pagar as horas extras com acréscimo de 50%.

A reforma de 2017 também instituiu a legalização do trabalho intermitente, trabalho pago por período trabalhado. O trabalho intermitente tem algumas diferenças quanto ao trabalho dos motoristas de aplicativo, que são o grupo de estudo desta pesquisa. Mas, ambos seguem a mesma lógica de remuneração, na qual apenas as horas efetivamente trabalhadas são remuneradas. A convocação do trabalhador deve acontecer informando a jornada com antecedência. A lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017, define que:

Considera-se como intermitente o contrato de trabalho no qual a prestação de serviços, com subordinação, não é contínua, ocorrendo com alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade, determinados em horas, dias ou meses, independentemente do tipo de atividade do empregado e do empregador (Brasil, 2017, p. 6).

Houve também a normatização da modalidade de trabalho Home Office ou teletrabalho, em que a jornada de trabalho não é medida em horas e sim em atividades desempenhadas. O trabalhador passa a desenvolver suas atividades em local diferente da sede da empresa, ficando desobrigado de cumprir horário pré-estabelecido, apenas cumprindo as atividades que foram determinadas, no tempo acordado.

Algumas comissões e gratificações como auxílio alimentação, diárias de viagens, abonos, prêmios e outros não precisam integrar o salário base e consequentemente não incidem sobre o cálculo de encargos trabalhistas e previdenciários. Trabalhadores e empresas podem negociar todas as formas de remuneração que também não precisam fazer parte do salário.

Para quem recebe o valor de salário de até duas vezes o teto do INSS, os salários e planos de carreira continuam sendo negociados pelos sindicatos. Acima desse valor de salário, pode haver entendimento entre as partes sem intervenção de entidades. Passa também a ser facultado aos empregados e trabalhadores firmar um termo de quitação anual de obrigações trabalhistas, discriminando que as obrigações trabalhistas foram cumpridas mensalmente pelas partes. Ao assinar esse documento, o trabalhador concorda que a empresa cumpriu com todas as suas obrigações e não poderá questionar esses pagamentos na justiça.

A nova lei determina também que haverá uma quarentena de 18 meses, que impede que a empresa demita um trabalhador e o recontrate como terceirizado. Este deve ter as mesmas condições de trabalho e carreira que a empresa que o contratou. Para os autônomos, a mudança foi que a exclusividade e continuidade de uma atividade com um empregador deixa de caracterizar vínculo empregatício, independentemente da quantidade de tempo em que o serviço é prestado.

Para o trabalhador que aderir ao Plano de Demissão Voluntária não será mais possível cobrar nenhum direito posteriormente na justiça. Para os que impetrarem algum processo contra o empregador e não comparecerem na audiência, terão que arcar com as custas judiciais e multas. Também está previsto que os custos judiciais sejam pagos pelo trabalhador que perder o processo. Nas empresas com mais de 200 funcionários, poderá haver uma comissão interna que negociará direitos diretamente com os empregadores, sem a necessidade de passar pelos sindicatos. As normas definidas pelos acordos coletivos, realizados pelos sindicatos, podem ter data de validade. Expirando, passam a não valer mais.

A flexibilização das condições de trabalho deveria compatibilizar as mudanças de ordem econômica, tecnológica ou social na relação capital-trabalho. Os sindicatos têm muitos pontos

contrários a esta flexibilização, pois gera perda de postos de trabalho formais e dá uma liberdade grande para que as empresas negociem diretamente com seus trabalhadores, fazendo com que estes percam os benefícios que poderiam ser alcançados através da coletividade. A Reforma Trabalhista tem a prevalência do negociado em cima do legislado. Ela reduz a força da proteção da justiça do trabalho (Antunes, 2020).

Outra mudança importante a ser destacada ocorreu com a Lei nº 13.429, de 31 de março de 2017, que dispõe sobre o trabalho temporário nas empresas, permitindo a terceirização total das atividades. De acordo com Antunes (2020) a terceirização é o elixir do novo empresariado, é a modernização escravista do novo empresariado. Na terceirização, o empresário aluga o trabalhador. As atividades passaram a ser compradas pelas empresas sob a forma de prestação de serviços. Essa lei também poderia servir como base para a forma de trabalho imposta pelas plataformas digitais aos trabalhadores agregados a elas pois é uma situação semelhante a que acontece, mas com nenhuma formalização em documentos assinados ou reconhecidos.

Para a empresa contratante há a vantagem de não haver qualquer vínculo com o trabalhador. Contrato de empresa a empresa. A grande maioria dos trabalhadores que aceitam essas condições foram expulsos dos empregos formais e preferem essa atividade mesmo com salários menores a não ter nenhuma outra fonte de renda. Martins (2011) relata que:

Surge a terceirização a partir do momento em que há desemprego na sociedade. É o que ocorre no nosso país, quando passamos por crises econômicas, em que o empresário procura diminuir seus custos, principalmente com mão de obra. Num mundo que tende a especialização em todas as áreas, gera a terceirização de novos empregos e novas empresas (Martins, 2011, p. 1).

O termo terceirização decorre do fato de acontecer no setor terciário da economia, no setor de serviços. Martins (2011, p. 2) define que “por terceirização tem-se entendido o fato de a empresa contratar serviços de terceiros para as suas atividades-meio.” Para a empresa, a terceirização consiste na redução de custos, agilidade, flexibilidade e competitividade. Pretende-se a transformação de custos fixos em custos variáveis, com o objetivo de melhor aproveitamento do processo produtivo. Na prática, o que se observa são empresários tentando diminuir encargos trabalhistas e previdenciários.

Para Alves (2010, p. 24) a terceirização “é aquela flexibilidade relativa à legislação e regulamentação social e sindical: a possibilidade de variar de emprego, os salários, horários e o local da realização do trabalho dentro e fora da empresa”. Para Antunes (2011):

Trata-se, portanto, de uma aguda destrutividade, que no fundo é a expressão mais profunda da crise estrutural que assola a (des)sociabilização contemporânea: destrói-se forma humana que trabalha, destroçam-se os direitos sociais; brutalizam-se enormes contingentes de homens e mulheres que vivem do trabalho; torna-se predatória a relação produção/natureza, criando-se uma monumental “sociedade descartável”, que joga fora tudo que serviu como “embalagem” para as mercadorias e o seu sistema, mantendo-se, entretanto, o circuito reprodutivo do capital (Antunes, 2011, p. 190).

Essas mudanças impactaram fortemente a vida do trabalhador e da trabalhadora brasileiros nos últimos anos, as leis trabalhistas foram flexibilizadas, deixando-os sem a devida proteção jurídica. Não há vínculo empregatício com a empresa e nenhuma garantia dos direitos que estão descritos e regulamentados na CLT. Na prática, os trabalhadores acreditam que qualquer emprego é melhor que emprego nenhum e se submetem às condições de trabalho extremamente precárias e desfavoráveis. A família do trabalhador precisa receber alimentação e ter o atendimento das suas necessidades básicas, nesse momento, se submetem as piores condições de trabalho, se ele não o fizer, outro fará. Lei de pouca oferta e grande procura que regula o nosso mercado empregador. Na próxima seção será feita uma descrição dessa classe trabalhadora brasileira, um termo utilizado pelo sociólogo Ricardo Antunes: Classe-que-vive-do-trabalho.

2.3.2 Quem é a Classe-que-vive-do-trabalho?

“A classe-que-vive-do-trabalho” é definida por Antunes (2009) como a classe trabalhadora que atualmente vende sua força de trabalho, ou seja, os trabalhadores e trabalhadoras produtivos, incorporando a totalidade do trabalho coletivo assalariado. O trabalho produtivo é aquele que produz diretamente mais-valia, participando do processo de valorização do capital. Também engloba os trabalhadores e trabalhadoras improdutivos, cujo trabalho no setor de serviços não se constitui diretamente em elemento produtivo, mas é consumido como valor de uso. São uma parte considerável e em expansão no capitalismo atual.

Os trabalhadores e as trabalhadoras desempregados estão nessa classe de improdutivos, são trabalhadores que vendem sua força de trabalho, mas que, para o momento de desemprego, estão sem carteira de trabalho assinada. Incorpora o proletariado precarizado, o subproletariado moderno, *part time*, terceirizados, uberizados e os expulsos do processo produtivo pela reestruturação do capital.

O número de trabalhadores industriais, fabris, tradicionais tem sido reduzido com a evolução de equipamentos e as novas formas de interesse capitalista. Por outro lado, as novas formas de flexibilização de trabalho têm ganhado espaço no cenário diante do desemprego estrutural e da crise do capital. Os trabalhadores são obrigados a buscar alternativas para sua sobrevivência e de suas famílias.

Nota-se também a expansão dos assalariados médios e de serviços, que em muito se deve à expansão do trabalho para o mundo digital e as mudanças organizacionais. De acordo com Antunes (2009, p. 112) “o crescimento do terceiro setor decorre da retração do mercado de trabalho industrial e também do desemprego estrutural”. Esse setor se coloca como uma alternativa a uma parcela que foi expulsa do mercado de trabalho, especialmente os muito jovens e os que estão acima dos 40 anos de idade. No interior do terceiro setor vem se consolidando a economia solidária.

Há que se relatar também o crescimento do trabalho em domicílio, propiciado pela desconcentração do processo produtivo e pela flexibilização do trabalho. Antunes (2009, p. 114) enumera algumas vantagens desta forma de trabalho:

- maior flexibilização dos processos de produção;
- redução dos estoques de produtos intermediários, por meio da utilização do sistema *just in time* e dos estoques dos produtos finais;
- encurtamento dos prazos de entrega;
- diminuição nos capitais de giro;
- emprego de equipamentos eletrônicos no setor de vendas e franquias.

É importante destacar que o trabalho produtivo em domicílio se mistura ao trabalho reprodutivo doméstico, no qual se destaca a atividade feminina. Diante do exposto, entende-se que os trabalhadores, ou seja, a classe que-vive-do-trabalho é diversa e heterogênea, suas diversas formas se moldam constantemente.

Torna-se importante reafirmar que o mundo do trabalho é composto por trabalhadores e trabalhadoras produtivos e trabalhadores e trabalhadoras improdutivos. O trabalhador produtivo produz mais-valia diretamente e participa do processo de valorização do capital. Já o trabalhador improdutivo é aquele cujo trabalho é consumido como valor de uso e não cria valor de troca. A centralidade ainda se encontra no trabalhador produtivo.

Alves (2010, p. 74) afirma que a “fragmentação de classe surge, por um lado de uma subproletarização tardia e por outro do desemprego estrutural”. O trabalhador é pressionado pela organização do trabalho, pelo contexto socioeconômico de competição e pela escassez dos

postos de trabalho. A classe trabalhadora deste século é mais explorada, fragmentada, heterogênea e complexa. São desprovidos de direitos e seu trabalho é desprovido de sentido. O grande salto tecnológico, a automação e as mutações organizacionais invadiram o espaço fabril, consolidou-se e criou novos processos de trabalho. Relata-se na próxima seção sobre o mundo do trabalho digital e as mudanças que ocasionaram na vida dos trabalhadores. A palavra mundo aparece nesse termo justamente pela globalização das atividades através da tecnologia. O espaço físico deixa de ser um limitador para que uma atividade remunerada aconteça.

2.4 Mundo do trabalho digital

O trabalho tem sido tradicionalmente ligado a um espaço físico. Mas, quando a matéria-prima utilizada para o trabalho é a informação, algo que pode ser executado remotamente, torna-se diferente a relação entre trabalhadores e local de trabalho. Ele pode executar atividades em sua casa, na esquina ou do outro lado do mundo. Assim, os profissionais que trabalham com a informação podem realizar o trabalho em qualquer local e transmiti-lo, através das redes de conectividade, para onde for necessário. Dessa forma é possível ter uma migração em massa do trabalho sem que os trabalhadores e trabalhadoras migrem.

A geografia contemporânea do trabalho digital pode ser usada para abrir distintas possibilidades para que os trabalhadores digitais recriem seus próprios mundos do trabalho. Atualmente, o termo “trabalho digital” tem sido usado para descrever vários tipos de atividades que acontecem no meio virtual.

Desde os primórdios ocorriam, por exemplo, a troca dos excedentes de produção e a busca dos europeus por especiarias no oriente, a fim de comercializá-las posteriormente em seu continente de origem. Já se observava, naquela época, que o ideal era que a produção estivesse o mais próxima possível do mercado consumidor. Idealizava-se uma divisão espacial do trabalho. Nesse sentido, a Geografia dos Transportes oferece importante contribuição para que a logística adequada seja realizada.

A ascensão do trabalho digital rompe com o tempo e a distância. A proximidade entre clientes, trabalhadores e empregadores deixa de ser um fator impactante para que um serviço específico seja entregue. Conforme afirmam Graham e Anwar (2020, p.48) “a modularização, mercadorização e padronização das tarefas de um trabalho, a criação de mercados para o trabalho digital e os avanços da automação apresentam maneiras de cortar os vínculos entre o trabalho de serviços e um local determinado”.

Há dois momentos a serem considerados no início do trabalho digital: em 1980, quando as companhias ocidentais começaram a terceirizar funções e em 1990, quando países como a Índia e Filipinas forneciam milhões de trabalhadores com mão de obra barata para realizarem serviços a empresas espalhadas por todo o mundo, através das terceirizações.

Atualmente, os recursos se tornaram mais potentes, computadores e conectividade reduziram os custos dos meios de produção e aumentaram enormemente o potencial de mão de obra. Havia uma necessidade de as empresas serem a ponte entre trabalhador e a atividade, através da terceirização. Atualmente, eles podem se conectar diretamente com as empresas. Por exemplo: uma empresa de São Paulo/SP pode contratar um programador em Ituiutaba/MG para que ele construa um website. Outro programador do Rio de Janeiro/RJ pode ajudá-lo nessa atividade. Segundo Graham e Anwar (2020, p. 50) “hoje, há 50 milhões de pessoas registradas em plataformas de trabalho digital, em um mercado que ultrapassou 4 bilhões de dólares em transações”. Esses trabalhadores estão ligados geograficamente aos locais onde vivem, porém podem realizar e transmitir rapidamente seu trabalho para todo o mundo.

O trabalho digital oportunizou milhares de empregos, em contrapartida, leva também a uma superoferta de mão de obra. Esse fato gera uma competição desenfreada, a não colaboração entre trabalhadores e o preço pago pela força de trabalho despenca. Eles são caracterizados como independentes, isso os leva ao sentimento de empreendedorismo, em uma grande disputa no mercado global. Operam com a certeza de que se não realizarem o trabalho conforme pedido, outra pessoa o fará. A preocupação aumenta quando a conectividade passa a ser acessível a mais pessoas, especialmente as que vivem em países de baixa renda. O encontro dessas pessoas com empresas de países ricos pode ser desastroso para o mundo do trabalho digital. Graham e Anwar (2020, p.51) afirmam que “a configuração espacial de trabalho digital e de trabalhadores digitais pode levar a um nivelamento por baixo, estão presos a um ciclo cada vez mais difícil de competição.”

Os excedentes de capital ou trabalho eram exportados ou movidos para lidar com as crises. Por exemplo, uma empresa dos Estados Unidos que se instala em países periféricos em busca de diminuir os custos de produção e operação, através da redução do valor da mão de obra e de leis fiscais mais flexíveis. A afirmação de Graham e Anwar (2020) traz à tona um novo mundo do trabalho com consequências devastadoras para os trabalhadores e potencial aumento de lucro para as empresas:

Esta pode ser a ordenação final para o trabalho: um sistema em que os trabalhadores estão conectados e atomizados, sendo colocados uns contra os outros em um mercado gigante, no qual seu trabalho é comprado e vendido como uma mercadoria: um sistema em que as empresas terceirizam o trabalho tem a possibilidade de extrair uma reserva infinita de trabalhadores conectados (Graham e Anwar, 2020, p. 52).

Uma ordenação virtual, em que o capital não está mais em apenas um local físico e os excedentes de trabalhos são abundantes, não gera boas relações ou condições para as pessoas. O capital e o trabalho são capazes de produzir novos espaços econômicos, sendo necessário compreender esses espaços digitais que estão emergindo. Segundo Graham e Anwar (2020, p. 54) “a rede global de trabalho digital contemporânea é um projeto inerentemente geográfico”. Faz-se necessário entender as geografias digitais e como os trabalhadores, a partir de suas perspectivas, podem criá-las.

Pensando o espaço digital, pode-se dizer que são os mercados criados pelas plataformas, sem que os trabalhadores e as trabalhadoras tenham seus interesses atendidos. O trabalho digital não acontece em um lugar abstrato, ele se realiza em uma diversidade de casas e escritórios públicos e privados. Há duas visões sobre o mundo digital a serem relatadas: a cooperação entre pessoas para realizarem atividades em conjunto mesmo fisicamente em locais distintos do planeta e a força, através das mídias, para buscarem condições mais justas de trabalho. Em ambas as visões a união dos trabalhadores e das trabalhadoras enquanto classe é fundamental. Graham e Anwar (2020, p.56) complementam que ao “compreender as topologias e as geografias econômicas de paisagens digitalmente aumentadas que trabalhadores e cliente permitem que gargalos e pontos fracos sejam identificados”.

Outro fato importante a ser destacado sobre o trabalho digital é que a maior parte das plataformas não está vinculada a nenhuma regulamentação. Os clientes não se atentam a isso e a maioria busca apenas melhores produtos com preços acessíveis, independente das regras fiscais dos países de origem das empresas. A rede de conectividade em que o trabalho se inseriu torna a geografia ainda mais relevante, conforme afirma Graham e Anwar (2020):

O processo de conectar o mundo em rede não tornou a geografia irrelevante – muito pelo contrário. Os clientes agora possuem acesso a grupos de trabalhadores espalhados pelo globo, conectados em seus lares – porque a força de trabalho ainda precisa voltar para casa toda noite. Esse panorama apresenta uma situação preocupante e precária para trabalhadores digitais (Graham e Anwar, 2020, p. 57).

As plataformas digitais atuais em muito diferem dos modelos de produção adotados nas fábricas: taylorismo, fordismo ou Toyotismo especialmente por serem exclusivas do setor de

serviços. As empresas flexíveis dessa fase impõem uma tríade destrutiva para o trabalho, fato comprovado por Filgueiras e Antunes (2020):

flexibilidade, informalidade e intermitência se convertem em partes da empresa corporativa global. Ocorrem tanto derrelição e corrosão da legislação protetora do trabalho quanto é imposta uma nova legislação com formas arcaicas de exploração, como ocorreu na contrarreforma trabalhista imposta pelo governo de Michel Temer em 2017 (Filgueiras; Antunes, 2020, p. 65).

A Reforma trabalhista mencionada tem alguns pontos importantes de prejuízo ao trabalhador, conforme já discutido na seção 2.2.1. Enquanto a força de trabalho se apropria dos meios de produção (veículos, internet, celular e etc), a plataforma digital se apropria da mais-valia gerada pelos trabalhadores, burlando as formas de regulamentação dos trabalhos já existentes. O processo de expansão das tecnologias digitais ampliou a precarização do trabalho em amplitude global e universalizou o termo “uberização do trabalho”. Para Filgueira e Antunes (2020, p. 65) cria-se “um novo proletariado de serviços que padece de vicissitudes da chamada escravidão digital”. A necessidade de produzir mais, em menos tempo e a custos menores.

Esse novo aspecto do mundo tecnológico do capital permite expandir o ideal de que as plataformas são geridas por algoritmos neutros e a eficiência do trabalho individual. Porém, a liberdade e flexibilidade propagada não mais são do que uma transferência de riscos e custos aos trabalhadores. Segundo Filgueiras e Antunes (2020), as plataformas operam da seguinte forma:

- 1 – Determinam quem pode trabalhar;
- 2 – Delimitam o que será feito;
- 3 – Definem qual trabalhador irá realizar cada atividade;
- 4 – Delimitam como a atividade será efetuada;
- 5 – Determinam o prazo para a execução;
- 6 – Estabelecem, de modo unilateral, os valores a serem recebidos;
- 7 – Determinam como os trabalhadores devem ser comunicar com suas gerências;
- 8 – Pressionam os trabalhadores para serem assíduos;
- 9 – Pressionam os trabalhadores a ficarem mais tempo à disposição;
- 10 – Usam bloqueio para ameaçar os trabalhadores;
- 11 – Utilizam a possibilidade de dispensa a qualquer momento sem necessidade de justificativa (Filgueiras; Antunes, 2020, p. 67-68).

Todas essas formas de controle deixam o trabalhador em completa instabilidade, convertendo-se em um poderoso instrumento de controle de gestão e da força de trabalho. Há uma ampla flexibilidade para as empresas e nenhuma para o trabalhador. Conforme afirmam

Filgueiras e Antunes (2020, p. 69) “poucas vezes o trabalho foi tão estritamente controlado”. Esse é o proletário de serviços em expansão na era digital.

Se as novas tecnologias da informação trazem grandes mudanças para o mundo do trabalho, os seus elementos principais estão voltados para aumentar a capacidade de controlar e comandar um exército de força de trabalho excedente. Tudo isso resulta em uma atividade remunerado com pouco amparo legal e supercontrolado. A seção seguinte tratará sobre a uberização do trabalho, discutida como uma nova forma de organização em que fica claro para os estudiosos, as desvantagens para o trabalhador, mas que para os executantes aparece como uma saída para a crise financeira e até mesmo considerada como o sonho do próprio negócio.

3 UBERIZAÇÃO NO TRABALHO

Trataremos aqui desse novo modelo para organização do trabalho que associa demanda a clientes e a trabalhadores. Também será destacado a história dos me pontos aumentaram, devido ao crescimento das cidades fizeram com que esses deslocamentos também seguissem esse crescimento, gerando problemas de mobilidade urbana. Com esses problemas vieram algumas soluções nem sempre adequadas como o transporte clandestino de passageiros, sem legislações ou segurança para os passageiros e a solução que outros encontraram é a categoria de que tratamos aqui: transporte de passageiros por motoristas que operam em plataformas digitais. A proposta de todas as plataformas é resolver os problemas de mobilidade urbana com preços justos e agilidade para passageiros, mas, o que se pode notar é o aumento do número de veículos nas ruas, levando a congestionamentos e possíveis acidentes de trânsito. Para os motoristas, atividades remuneradas sem legislações e com condições precárias.

As novas formas de organização do trabalho, as tecnologias e a transformação das relações socioculturais da produção e do consumo têm possibilitado o avanço da uberização. O termo faz referência a empresa Uber, que é pioneira mundialmente conhecida na área. A Academia Brasileira de Letras, ao definir a palavra uberização, fornece uma vertente para o entendimento desta nova modalidade de trabalho.

Termo usado para indicar a transição para o modelo de negócio sob demanda caracterizado pela relação informal de trabalho, que funciona por meio de um aplicativo (plataforma de economia colaborativa), criado e gerenciado por uma empresa de tecnologia que conecta os fornecedores de serviços diretamente aos clientes, a custos baixos e alta eficiência; por extensão, designa a adoção deste tipo de relação (na esfera econômica, política, etc.), com as implicações suscitadas por este novo formato. (Também usado com sentido metafórico.) [O termo é derivado do nome da empresa Uber Technologies Inc., uma transnacional americana que introduziu este novo tipo de negócio em vários setores e serviços.] (Uberização, 2021, p. 1).

O desenvolvimento das forças produtivas tem valorizado um fenômeno de proporções globais, a uberização. A Uber desenvolveu uma plataforma digital com o objetivo de conectar passageiros a prestadores de serviços de transporte urbano. Os motoristas agregados a essa plataforma trabalham como autônomos, sem qualquer vínculo empregatício, eles detêm a totalidade dos meios de produção e se responsabilizam integralmente por eles. Isso maximiza a mais-valia para o capitalista, pois ele não precisa investir em melhorias de infraestrutura, nem melhorias de condições de trabalho e não precisa lidar com os direitos trabalhistas.

Mercadoria não é necessariamente um objeto físico, mas também um serviço prestado, como é o caso da indústria dos transportes que oferta o deslocamento, a viagem, conforme a demanda existente, de acordo com Marx (2013, p. 145):

Mas o que a indústria dos transportes vende é o próprio deslocamento de lugar. O efeito útil obtido é indissolivelmente vinculado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria dos transportes. [...] Mas o valor de troca desse efeito útil é determinado, como o de toda e qualquer mercadoria, pelo valor dos elementos de produção nele consumidos (força de trabalho e meios de produção) acrescido do mais-valor criado pelo mais-trabalho dos trabalhadores ocupados na indústria dos transportes.

Seguindo a lógica do capital há uma força de trabalho produzindo valor e há capitalistas se apropriando da mais-valia e estes buscam formas de aumentá-la constantemente. Há um movimento para que a remuneração do trabalhador ocorra apenas quando há a efetivação da venda da sua mercadoria ou serviço. Tal fato caracteriza a terceirização do trabalho, com redução de direitos trabalhistas. Há também redução da parte dividida com o Estado, através da ausência dos recolhimentos dos impostos trabalhistas. Dentre as diversas formas que mudam constantemente a relação capital-trabalho, caracteriza-se a uberização. Franco e Ferraz (2019) relatam que:

É importante ressaltar que a disseminação dos computadores e da internet promoveu alterações não somente no ambiente produtivo, mas em toda a sociabilidade humana integrada ao movimento do capital. Nesse sentido, um ponto fundamental para refletirmos quanto à ascensão do trabalho envolto ao processo da uberização, o qual depende invariavelmente do ambiente virtual das plataformas digitais, é que tal processo só pôde se iniciar a partir da tecnologia da conectividade amplamente adotada pelas organizações produtivas e massivamente disponível para um significativo contingente da população – a qual engloba os prestadores de serviços e os consumidores dessas atividades. (Franco; Ferraz, 2019, p. 5).

Após a década de 1970, a força produtiva nas grandes indústrias foi gradativamente incorporando a microeletrônica e internet em seu sistema produtivo. Com isso, houve uma redução da mão de obra e um maior investimento em aparato tecnológico, forçando uma redução do valor pago na força de trabalho e um aumento das terceirizações.

O aumento da tecnologia na vida das pessoas não mudou somente o modo de produção, mas todo o comportamento sociocultural em suas diversas formas de existir, produzir e consumir. Esse é um ponto importante para refletir a uberização, não apenas do ponto de vista da oferta do serviço. É preciso existir um mercado consumidor para que um produto ou serviço tenha forma de se concretizar e evoluir.

A uberização está associada ao tipo de trabalho conhecido como *crowdwork*, em que três elementos têm as seguintes funções: os solicitantes que representam as pessoas que precisam do serviço, as plataformas digitais que reúnem em um local a oferta e a demanda e os trabalhadores que ofertam os serviços. Franco e Ferraz (2019) destacam que:

Tal modalidade se refere ao tipo de trabalho em que a função normalmente desempenhada por um único trabalhador (ou pequeno grupo de trabalhadores) se torna indefinidamente descentralizada, de modo que possa ser realizada uma convocatória para que o serviço seja executado por uma ampla quantidade de pessoas, as quais se responsabilizam por uma reduzida parte da tarefa. (Franco; Ferraz, 2019, p. 5).

Paralelamente ao *crowdwork* emerge o sistema de economia de compartilhamento, que trata do compartilhamento de recursos intermediado por uma plataforma on-line. A economia de compartilhamento é um novo tipo de negócio que usa a internet para conectar consumidores a provedores de serviços. A partir do século XXI, com a explosão dos meios digitais, os dispositivos eletrônicos teriam um poder cada vez maior nas mãos das pessoas e poderiam operar em rede. Para Slee (2017, p. 33) “seria uma mistura afetiva de comércio e causa no mundo digital”.

A economia de compartilhamento deveria ajudar indivíduos vulneráveis a se tornarem microempresários, com um novo modelo de trabalho flexível, cada um gerenciando seu próprio negócio. Slee (2017, p. 28) relata bem o que deveria ser a economia compartilhada: “A ideia de que se eu precisar de algo posso contar com a ajuda dos outros e que isso vai gerar sentimentos de reciprocidade que vai se convertendo na oferta generalizada de trabalhos mal pagos e sem segurança previdenciária”.

O que se tem visto são prestadores de serviços com medo de serem delatados pelos passageiros, enriquecimento de grandes corporações que se apropriaram do modelo e uma gritante precarização do trabalho. Esta, leva pessoas a trabalharem com jornadas cada vez maiores e engessadas a empresas-plataformas que possuem pouca ou nenhuma regulação dos serviços que oferecem e das condições de trabalho às quais os seus associados estão sendo submetidos. Slee (2017) reforça:

Em vez de libertar indivíduos para que tomem controle direto sobre suas próprias vidas, muitas companhias da Economia Compartilhada estão dando fortuna a seus investidores e executivos e criando bons empregos para seus engenheiros de programação e marqueteiros, graças a remoção de proteções e garantias conquistadas

após décadas de luta social, e graças a criação de formas de subemprego mais arriscadas e precárias para aqueles que de fato suam a camisa. (Slee, 2017, p. 36).

Essas diferentes percepções da economia compartilhada trouxeram transformações explicitadas no capitalismo deste século, denotando o surgimento das empresas-plataformas⁵. As primeiras empresas-plataformas foram Google e Facebook, mas não demorou para que um conjunto cada vez maior de bens e serviços passasse a ser oferecido pelas plataformas. A um custo baixíssimo, a plataforma poderia conectar imediatamente consumidores e vendedores, reduzindo e tirando de cena atores que sempre ocuparam a posição de intermediários nas transações. Para Slee (2017, p. 26) “O mais importante é que estas empresas-plataformas estão entre as mais valiosas e poderosas do mundo atual, sem que, para isso, precisem deter patrimônio, propriedades, estoques, almoxarifado, frota de caminhões ou custosas instalações.”

A economia do compartilhamento está pautada em dois aspectos: inovação de usar telefones e sites para construir uma plataforma e evitar custos da regulação e normatização imposta pelos governos. Essa desregulação impede que as cidades tenham sua arrecadação fiscal que é, em teoria, reinvestida na própria cidade e, ainda, deixa os trabalhadores e trabalhadoras vulneráveis, desprotegidos de seus direitos já garantidos na constituição. A economia compartilhada, nesse sentido, se torna um modelo de negócios e não um debate sobre informatização, tecnologia e coletividade.

O problema das empresas da economia de compartilhamento é que elas visam grandes interesses financeiros e promovem uma ampla gama de desregulação em busca de riqueza privada. Para Slee (2017, p. 44) “a economia de compartilhamento invoca ideais para construir gigantescas fortunas privadas, encorajar mais formas de consumismo e criar um futuro mais precário e desigual do que nunca”. As empresas se escondem nessa retórica da economia de compartilhamento para promover o consumismo, a precarização do trabalho e o próprio enriquecimento. Slee (2017) ainda afirma que o maior setor da economia de compartilhamento é o de transportes. Primeiro, foi o compartilhamento de veículos, onde uma pessoa dirige um veículo que não lhe pertence por um tempo determinado e a segunda forma, o compartilhamento de viagens, quando a pessoa embarca no automóvel de outra como passageira.

Mesmo que haja semelhanças entre a atividade uberizada e a economia de compartilhamento, elas são consideradas aqui como algo distinto. A Uberização não consiste

⁵ São empresas que usam a tecnologia de plataformas de softwares, páginas de internet e aplicativos de celular para conectar consumidores a fornecedores e ficar com uma fatia dos ganhos. O software faz a mediação dos pagamentos e tem um sistema de reputação para dar confiabilidade aos fornecedores.

em compartilhar algo, ela é a própria venda da força de trabalho e está relacionada com uma atividade econômica e não com uma atividade solidária. Acredita-se que pouco há do sentimento de coletividade e compartilhamento sem fins lucrativos nas empresas que dizem oferecer a atividade caracterizada como economia de compartilhamento. O próprio termo economia não parece prudente de ser utilizado próximo ao termo compartilhamento. A venda da força de trabalho para uma plataforma digital não deve ser considerada apenas como uma opção. Todo o contexto histórico social de desemprego também deve ser levado para as discussões.

Para dar sequência a contextualização do trabalho dos motoristas agregado a plataforma digital, será feita uma associação do tema aos problemas de transporte e mobilidade urbana que os passageiros têm enfrentado. Para tanto, será feito um resgate histórico dos meios de transportes e da importância da Geografia dos Transportes para os deslocamentos. No próximo tópico retroceder-se-á a essa perspectiva histórica.

3.1 História dos deslocamentos através dos meios de transporte

Os transportes têm importante função em várias esferas do cotidiano. Eles já aconteciam desde o início da humanidade no mundo, mas se consolidaram e evoluíram com o mundo capitalista globalizado. Define-se transporte pelo Dicionário Aurélio (2004, p. 1979) como o “ato ou efeito de transportar”. Entende-se transportar por “conduzir ou levar de um lugar para outro”.

Em relação ao conceito, Vasconcellos (2007, p. 11) aponta que “o transporte é uma atividade necessária à sociedade e produz uma grande variedade de benefícios, possibilitando a circulação de pessoas e mercadorias”. Ressalta-se que o consumo do transporte se refere a um serviço, ou seja, o transporte em si não é uma mercadoria, mas sim um serviço, que será utilizado quando houver demanda.

A modernização da agricultura, a urbanização das cidades, a expansão do capital e a revolução técnico-científica levaram a um importante crescimento populacional nos centros urbanos. Como consequência, as distâncias aumentaram, as pessoas passaram a trabalhar mais longe dos seus locais de moradia.

Identifica-se a importância de falar um pouco sobre a evolução dos meios de transporte para demonstrar, sob a ótica da ciência geográfica, como surgiu a modalidade de transporte

utilizada pelos sujeitos que são o objeto desta pesquisa, motoristas agregados a plataformas digitais, que fazem transporte de pessoas. Aragão et al (2001, p. 93) afirma:

Em se tratando de um sistema que tem por missão realizar interações espaciais da sociedade e sua economia, o estudo da evolução dos transportes não pode deixar de lado sua natureza intrinsecamente geográfica. A Geografia é tida por muitos autores como a “ciência-irmã” da História, e isso fica patente no uso da história dos transportes. Assim, entender a história dos transportes é, antes de qualquer coisa, entender uma evolução das geografias de transporte e das subjacentes geografias econômicas e políticas.

A primeira forma de transportar foi a pé, começou pelo caminhar humano que usava a própria força motora para o deslocamento. Franz e Seberino (2012, p. 10) relatam que “o meio de locomoção mais antigo é o próprio caminhar dos seres humanos, com sua força motriz se deslocava por longas distâncias, carregando seus bens ou arrastando-os”. A partir daí, começaram a perceber que poderiam usar animais para fazer o transporte de cargas e até mesmo de pessoas, por exemplo em cavalos, jumentos, camelos, burros, etc.

A invenção da roda foi considerada um marco para a evolução dos transportes, aumentando muito a capacidade de levar cargas de um ponto a outro e até mesmo em distâncias maiores. Salgado (2015, p. 21) destaca:

A invenção da roda alterou completamente as relações entre as civilizações e a natureza. O encurtamento de distâncias, a exigência percebida por novos terrenos compatíveis com o feito, fez surgir estradas, pontes e passarelas. A intensificação das viagens e a conquista por maiores distâncias com economia de suprimentos e energia colocou o mundo em um movimento jamais visto, influenciando diretamente a história da hospedagem e de tudo mais que a sociedade foi capaz de desenvolver desde então, narrativas, relatos, escritos, arte, arquitetura, pintura, escultura, filosofia, ciência, religião, política e comunicação.

Com o avanço proporcionado aos meios de transporte pela roda, percebeu-se a evolução também pela via marítima. Os barcos começaram a transportar mercadorias pelo mundo, principalmente depois das grandes navegações por volta de 1500 d.c. Após as revoluções industriais, diversas tecnologias permitiram a substituição do trabalho do artesão por máquinas, o que gerou um significativo aceleração da produção. Assim, também se fez importante uma revolução nos meios de transportes para conseguir distribuir todo o aumento esse aumento. Cucci Neto *apud* Alves Neto (2021) afirma:

Com a Revolução Industrial no final do século XVIII, iniciou-se o processo de desenvolvimento acelerado da economia mundial e a produção de bens de consumo

em larga escala, que exigiram um sistema de transportes capaz de suportar esse crescimento. (Cucci Neto, 1996, p. 18 *apud* Alves Neto, 2021, p. 45).

Em janeiro de 1886 foi registrado pelo alemão Karl Benz o primeiro motor movido a combustão. O Benz Patent-Motorwagen (figura 3) era uma mistura de triciclo e carroça com um motor de um cilindro e tinha velocidade máxima de 16 km/h. No Brasil, os primeiros carros passaram a circular no final do século XIX. Em 1904, a cidade de São Paulo tinha 83 carros registrados em circulação.

Figura 3: Benz Patent Motorwagen



Fonte: O Globo, 2021.

A máquina movida a vapor trouxe mudanças significativas para o transporte marítimo e terrestre, especialmente em navios e locomotivas a vapor. Com a Segunda Revolução Industrial, vieram trens elétricos, carros e caminhões e até mesmo aeronaves que impactaram decisivamente nos meios de transporte. Após a Segunda Guerra Mundial, em uma tentativa de expandir o sistema capitalista, diversas fábricas de automóveis se instalaram em países periféricos. Fato que levou ao desencadeamento de diversas políticas de incentivo à infraestrutura rodoviária no Brasil. De acordo com Pereira e Lessa (2011):

A evolução histórica e a priorização do transporte rodoviário nos levaram a apontar que a expansão do modelo fordista de produção e de consumo foi um fator que influenciou a política de transportes, especialmente no território brasileiro, a partir de meados da década de 1950, com a implantação do complexo automobilístico no Brasil, no período de industrialização. (Pereira; Lessa, 2011, p. 27).

As implicações da expansão rodoviária e dos incentivos para a aquisição de veículos, culminam em consequências nos dias atuais. Especialmente, no que diz respeito ao transporte de pessoas: engarrafamentos, poluição sonora e do ar, acidentes de trânsito e diminuição de utilização dos veículos de transporte coletivos, uma vez que esses demoram mais para trafegar nas ruas abarrotadas de veículos.

A Geografia dos Transportes estuda as ações humanas relacionadas ao meio espacial, as ações relacionadas com o movimento das pessoas. Para afirmar a importância e a atuação da Geografia dos Transportes, os autores Santos e Souza (2010) relatam que:

A preocupação em analisar a circulação e o deslocamento das pessoas que refletem no modo de vida, no cotidiano e na construção da sociedade resulta na Geografia dos Transportes. Este tema sempre esteve presente na ciência geográfica, principalmente na relação sociedade-natureza que possibilita surgir os territórios naturais, ou seja, aqueles territórios por afinidades de gostos e estilos, chamados de grupos sociais (reunião de pessoas que defendem o mesmo pensamento). No espaço pode-se visualizar o deslocamento dos grupos sociais e seus territórios móveis ou a circulação de pessoas em determinados territórios fixos. Mas, fato é que esse movimento acontece devido à necessidade de se locomover a pé ou utilizando um meio de transporte. (Santos; Souza, 2010, p. 4).

A estrutura de transporte está intimamente ligada à rede urbana, formando e caracterizando as relações dentro e fora das cidades. O movimento de pessoas e de mercadorias define e pode ser definido pelo acesso às diferentes localidades da cidade. Ou seja, um local com boa localização e uma rede de transportes e vias que o contemple está mais propenso a se desenvolver do que um que não possui localização privilegiada. As pessoas tendem a seguir os percursos mais fáceis, como afirma Silva:

[...] as pessoas, como as mercadorias, no afastar-se das regiões de origem para outras quaisquer, de destino final, ou de simples passagem, em trânsito apenas, costumam seguir, à maneira das águas fluentes, os percursos de mais fácil escoamento, entendendo-se, aqui, tal facilidade de encaminhamento como: a) - Maior rapidez, pela escolha das vias mais curtas, ou mais simples de percorrer; b) - Maior segurança, pela ausência de obstáculos difíceis, ou perigosos, de transpor; c) - Menor custo de transporte, pela adoção do sistema a isso adequado; d) - finalmente, maior comodidade, seja no que se refere ao conforto físico dos viajantes, seja na segurança (ou no transporte de porta-a-porta, sem baldeações), no que concerne às cargas (bagagens, encomendas, mercadorias, animais, etc.). (Silva, 2010, p.1).

A Geografia dos Transportes estuda também os diferentes meios de transporte como o rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo. Impacta também em três pontos: infraestrutura e terminais (portos, aeroportos) que contribuem para a organização do espaço, atividades como agricultura, indústria e outras que podem se desenvolver ou não de acordo com o acesso a elas

e o terceiro ponto é que o transporte é um setor autônomo com sua própria lógica de organização.

O planejamento do transporte é essencial para atender a demanda de deslocamento de pessoas e de mercadorias. O tema está sempre em pauta para tentar encontrar o modelo adequado que permita e atenda o crescimento, em especial, dos grandes centros urbanos, o aumento da produção industrial e os avanços da globalização. Para Brandão (1996, p. 15) “os transportes desempenham papel fundamental no desenvolvimento espacial, econômico e tecnológico e são essenciais para atingir padrões razoáveis de qualidade de vida da sociedade.”

O transporte deve atender a milhões de deslocamentos individuais de pessoas, todos os dias, com diferentes intensidades e complexidades. Albano (2016, p. 4) aponta que “o sistema de transportes é constituído por um conjunto de partes ou subsistemas que interagem para atingir um determinado fim, de acordo com um planejamento”. Esse conjunto diz respeito a: vias, veículos, usuários, terminais, operação de sistema e meio ambiente.

Os meios de transporte podem ser subdivididos em cinco modos ou modais: rodoviário, ferroviário, aquaviário, aéreo e dutoviário (Rodrigues, 2014). As pessoas podem optar por diferentes tipos de modais de acordo com sua necessidade. Levando em conta os problemas de crescimento urbano desordenado, como por exemplo, os congestionamentos, algumas alternativas precisam surgir para atender a demanda e necessidade individual de deslocamento de um ponto a outro, de maneira mais rápida, confortável e com menor custo. De acordo com Bergman e Rabi (2005):

A promoção da mobilidade urbana compreende a construção de um sistema que garanta e facilite aos cidadãos – hoje e no futuro – o acesso físico às oportunidades e às funções econômicas e sociais das cidades. Trata-se de um sistema estruturado e organizado que compreende os vários modos e infraestruturas de transporte e circulação e que mantém fortes relações com outros sistemas e políticas urbanas. (Bergman; Rabi, 2005, p. 11).

Evidencia-se a importância da rede de transporte e mobilidade urbana como fundamentais para o desenvolvimento local, regional ou nacional, uma vez que a mesma promove a circulação das pessoas, dos bens e dos serviços, integrando-os com o espaço. Sem um sistema de circulação adequado, os transportes se tornam extremamente complexos e deixam de desempenhar seu papel de integração entre os diferentes locais e o espaço.

Se o sistema de transporte parasse causaria grandes transtornos. Schmidt (2011, p. 14) reforça que “Uma nação ficaria paralisada se houvesse bloqueio de seu sistema de transportes”.

Por exemplo, se o acesso a um complexo industrial fosse danificado, até quando a população manteria seus estoques em níveis adequados? As mercadorias não teriam como chegar até as pessoas e causaria um colapso na economia local, regional e até nacional. Conclui-se que o transporte é um meio fundamental para o desenvolvimento da economia de qualquer lugar e verifica-se sua intrínseca relação com a ocupação do território.

É notável, especialmente em países em desenvolvimento, a ausência de investimentos públicos suficientes no setor de transportes, prejudicando os deslocamentos das pessoas e das mercadorias. O desenvolvimento de um sistema de transporte público eficiente tem sido um dos maiores desafios para o poder público e para as pessoas que necessitam dele para se locomover. O Estado precisa suprir as falhas do setor de transporte.

Nesse cenário de falta de investimentos nos transportes públicos e de aumento dos deslocamentos individuais, seja para consumo, lazer, saúde, educação, dentre tantos outros motivos, as pessoas precisaram se adaptar e criaram formas para satisfazer suas necessidades. Muitas delas propiciadas pelos avanços da globalização e das novas tecnologias. Para Castells, a sociedade se torna global:

[...] a comunicação em rede transcende fronteiras, a sociedade em rede é global, é baseada em redes globais. Então, a sua lógica chega a países de todo o planeta e difunde-se através do poder integrado nas redes globais de capital, bens, serviços, comunicação, informação, ciência e tecnologia. Aquilo a que chamamos globalização é outra maneira de nos referirmos à sociedade em rede, ainda que de forma mais descritiva e menos analítica do que o conceito de sociedade em rede implica (Castells, 2005, p. 18).

Recentes tecnologias têm moldado um novo ordenamento espacial baseado em redes, especialmente as de comunicação digital. Sendo assim, costumes diferentes emergiram, interconectando pessoas. Dessa crescente necessidade de deslocamentos eficientes surge, em uma tentativa de resolver questões de mobilidade urbana, os motoristas que estão ligados a um software e farão viagens de acordo com as solicitações de passageiros, com preços inferiores e com a promessa de agilidade, conforto e segurança.

Os transportes no Brasil estão regulamentados por diversas normas, em todos os níveis: nacional, estadual e municipal. Considerando o transporte como o deslocamento de passageiros e produtos por todo o território, atenta-se ao texto da Constituição da República Federativa do Brasil (Brasil, 1988):

Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (...) XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.

Entende-se que em de normalidade política e civil, brasileiros e estrangeiros têm a liberdade de transitar pelo território nacional, inclusive com seus bens, o que faz movimentar toda a estrutura de deslocamentos. Em consonância, Sarlet (2015, s/p) afirma:

Que a inserção de um direito ao transporte guarda sintonia com o objetivo de assegurar a todos uma efetiva fruição de direitos (fundamentais ou não), mediante a garantia do acesso ao local de trabalho, bem como aos estabelecimentos de ensino (ainda mais no contexto da proteção das crianças e adolescentes e formação dos jovens), serviços de saúde e outros serviços essenciais, assim como ao lazer e mesmo ao exercício dos direitos políticos, sem falar na especial consideração das pessoas com deficiência (objeto de previsão específica no artigo 227, § 2º, CF) e dos idosos, resulta evidente e insere o transporte no rol dos direitos e deveres associados ao mínimo existencial, no sentido das condições materiais indispensáveis à fruição de uma vida com dignidade. Quanto à sua fundamentalidade substancial, portanto, poucos provavelmente levantarão suas vozes contra a inclusão no texto da Constituição desse “novo” direito.

O direito ao transporte trata-se de assunto importante para a sociedade uma vez que não há políticas públicas suficientes que garantam uma eficiente mobilidade urbana seja pela ausência de planejamento ou de investimentos urbanísticos. Assim explicam Cidade e Leão Júnior (2016):

O direito ao transporte versa sobre matéria que traz preocupação à sociedade de longa data. Na sociedade moderna os conflitos viários merecem atenção das autoridades públicas para elaboração de execução políticas públicas atinentes a propiciar a efetiva mobilidade urbana. As dificuldades e conflitos são fruto da ausência de planejamento e investimento urbanístico, tendo em vista que a sociedade civil após a revolução industrial deixou de ser predominantemente rural para majoritariamente urbana, e até hoje os reflexos desse êxodo rural são percebidos nas sociedades modernas. Nesta seara, foi sendo introduzido paulatinamente como direito meio para o acesso aos demais direitos sociais, via instrumentos normativos próprios como os que garantiram o Vale Transporte, o Passe Livre, gratuidades e descontos à pessoas em situações especiais como forma de equalizar as desigualdades e agora formalmente em âmbito constitucional, garantindo a sua força vinculatória a todos os órgãos estatais, dando-lhe maior carga de efetividade jurídica (Cidade; Leão Júnior, 2016, p. 213).

Pela carência de políticas que fomentem um transporte público eficiente, as pessoas têm se organizado e projetado outras formas para se locomover atendendo às suas necessidades. Especialmente impulsionadas pela tecnologia e globalização das informações. Na seção seguinte, estas novas formas de mobilidade serão melhor esclarecidas.

3.2 Novas formas de mobilidade

Durante o século XX houve um enorme crescimento demográfico mundial. Com a globalização dos produtos e serviços, a urbanização, a expansão das cidades com seus centros urbanos e industriais, as pessoas passaram a se deslocar de um ponto a outro mais vezes, com frequência cada vez menor e com distâncias maiores. As sociedades precisam acompanhar essa tendência no aumento do deslocamento de pessoas.

Formas alternativas de transportes surgiram e ganharam força no Brasil nos anos de 1990, uma das explicações para essa nova realidade é a da queda de investimentos no setor público. De acordo com o IPEA (2012, p. 103):

No Brasil, no período de 1985 a 2005, a queda dos investimentos públicos levou a uma crescente deterioração da qualidade dos serviços de utilidade pública, especialmente o transporte rodoviário, exigindo vultosos recursos para recuperação, manutenção, operação e ampliação destes serviços.

A falta de investimentos no setor público de transportes trouxe impactos para a mobilidade urbana, em um período que havia grande demanda a ser atendida devido a vários processos de expansão e crescimento que o Brasil passava. Um deles foi o fluxo interno de pessoas que vinham do interior para tentar se estabelecer nas grandes cidades. A falta de habilidade do poder público em fornecer transportes suficientes a quem precisa, leva ao surgimento de outros problemas, como o de veículos de transporte clandestinos. Veículos que não são vistoriados e muitas vezes não oferecem as devidas condições para os passageiros. Couto (2009) explica que:

O direito à regulamentação dos transportes urbanos é defendido por setores organizados dentro da informalidade para que possam oferecer, dentro da lei, um serviço de qualidade e segurança aos usuários – as brechas provocadas pela inoperância e a acomodação do empresariado de ônibus (apoiado por uma legislação garantidora de um público cativo) favoreceram o crescimento do transporte ilegal pelas cidades (Couto, 2009, p. 59).

Identifica-se também que ao longo dos anos, mudanças na vida da população brasileira e o fácil acesso a linhas de crédito para compra de veículos levou a um crescimento exponencial da frota de veículos do país. Alguns desses veículos eram destinados ao transporte clandestino de passageiros, em regiões onde o transporte público não chegava ou era insuficiente. Isto tornou-se motivo de preocupação para as empresas de ônibus, para o poder público e também para o passageiro, que realizava seus deslocamentos sem ter garantias das condições dos

veículos em que sua viagem acontecia. Em paralelo ao transporte alternativo que emergiu nesse momento, as empresas de ônibus precisaram reagir. Como eles perderam muitos passageiros, eles precisaram aumentar o valor das tarifas para manter o custo de operacionalização, o qual se elevou, ocasionando ainda mais o esvaziamento dos veículos públicos. A Central Única dos trabalhadores destaca:

A primeira consequência de se ter esses dois sistemas de transportes separados [formal e informal] é o aumento da tarifa, porque na ótica empresarial aumentar salários é aumentar a tarifa. Portanto, diminuir a demanda consequentemente também é aumentar a tarifa (CUT, 1999, p. 88).

Outro fato que prejudica o transporte público coletivo é que raramente as cidades possuem vias exclusivas para trafegar. De acordo com a SEMOB (2006, p. 145) “o transporte coletivo vem sendo prejudicado pelos congestionamentos e pela forte concorrência de transportadores clandestinos e do transporte individual”. Entende-se que a falta de infraestrutura rodoviária, a falta de investimentos públicos suficientes no setor de transportes e a concorrência de transportes alternativos sem regulamentação foram decisivos na realidade que está presente nos dias atuais.

Várias disputas foram acirradas entre poder público, transporte alternativo e empresas privadas, cada um defendendo seu lado, mas nenhum deles focado exclusivamente nas demandas da população. Algumas empresas de transporte alternativo conseguiram, através de disputas judiciais, a regulação do serviço que oferecem. Conforme destaca Alves Neto (2021, p. 85):

Outras disputas pelo direito de transportar passageiros através de meios alternativos também acabaram passando por processos de regulamentação das atividades pelo Brasil, como o caso da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que presenciou um grande crescimento e expansão de transportes não regulares realizados por vans e kombis nas áreas periféricas durante a década de 1990.

As disputas são trazidas frequentemente, pois a mutação das cidades, seja por expansão, fragmentação, difusão segue e o problema das políticas públicas não foi resolvido. Pessoas buscando melhores formas para se deslocar pelo território anseiam alternativas. Uma delas, possível com as inovações do mundo atual globalizado é a internet. As novas tendências e as necessidades das pessoas reconfiguraram o sistema de transportes existente. O desenvolvimento das cidades também é influenciado pela infraestrutura e pelo acesso às localidades. Estas, podem ser privilegiadas por acesso e infraestrutura, conforme relata Ceneviva (2007):

O transporte influencia o desenvolvimento das cidades, tanto sua estrutura física quanto sua economia, mas também é por elas influenciado, em uma mútua dependência. Se, por um lado, a disponibilização de meios de transporte favorece o desenvolvimento das atividades em determinado local da cidade, por outro lado, o desenvolvimento das atividades cria a demanda pela implantação dos serviços de transporte. Eles afetam o desenvolvimento urbano em função da circulação que proporcionam, dependendo destas características físicas e das funções exercidas pelas vias. (Geneva, 2007, p. 97).

O cidadão moderno exige agilidade, preocupação imposta pelo mundo globalizado, pois “tempo é dinheiro”. Somando-se a isso temos a questão ambiental e a importância da qualidade de vida. Com o crescente de problemas ligados à mobilidade urbana e a demanda por transportes mais eficazes surge uma nova modalidade de serviços de transporte que vem alinhada a novas tecnologias da informação e se expande por várias cidades do mundo. Transporte de pessoas ligado a plataformas digitais, em que uma plataforma digital regula e organiza a oferta e demanda de serviços e os trabalhadores e passageiros se conectam a ela. A empresa pioneira mundialmente nesta modalidade de transporte é a Uber, que será tratada no próximo item.

3.3 Contribuições da empresa Uber no cenário das plataformas digitais

No contexto do *crowdwork*, disseminação dos recursos tecnológicos, amplo acesso às redes de conectividade e dos problemas de acesso ao transporte público, surge a Uber (figura 4) como a empresa pioneira que se apresenta como alternativa para resolver os problemas de mobilidade urbana e com a ideia de empreendedorismo para os trabalhadores e trabalhadoras agregados a ela. A Uber é atualmente muito conhecida e utilizada nos grandes centros urbanos, com serviços inovadores que impactam diretamente nos deslocamentos das pessoas. Essa forma de processo de trabalho pela empresa Uber é assim descrita pela própria empresa em seu site: “Nós oferecemos uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem os seus rendimentos e para que usuários encontrem motoristas confiáveis e desfrutem de viagens confortáveis.”

Figura 4: Logomarca da UBER, 2023.



Fonte: Site da Uber, 2023.

O planejamento da ideia da plataforma teve início em 2009, sendo efetivamente lançada e fundada como empresa em junho de 2010. Houve uma rápida expansão mundial. Conforme relata a Uber (2023):

A ideia surgiu em 2009 e a Uber Technologies Inc. foi fundada oficialmente em junho de 2010, na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos. Inicialmente focada em um serviço com carros de luxo, a empresa expandiu rapidamente o portfólio de produtos e sua presença pelo mundo, com o objetivo de aproximar pessoas e revolucionar o modo de se movimentar nas cidades (Uber, 2023, s/p).

Desde 2010, a empresa passou a expandir, promovendo muitas mudanças nos meios de transportes e na forma de trabalho para os motoristas agregados a ela. Chegando ao Brasil em meados de 2014, a empresa se tornou uma nova e forte modalidade para transportar, além de uma oportunidade de geração de empregos. Segundo Bortole (2018, p. 9) “a empresa Uber surge no Brasil em 2014, em meio a uma grande crise econômica que gerou um auge na taxa de desemprego no país, oferecendo a muitas pessoas uma fonte de renda”.

A implantação da empresa-plataforma digital no país enfrentou resistência das empresas de transporte individual público e empresas de táxi, e desencadeou uma série de protestos em todo o país. Bortole (2018, p. 9) relata que “a introdução desse serviço desestabilizou o mercado tradicional de táxi, o que acabou desencadeando protestos, críticas e até mesmo agressões físicas, exigindo uma resposta das autoridades”. Isso gerou vários debates sobre a regulamentação ou não da empresa no país.

Alguns autores trouxeram à tona o lado positivo da implantação da empresa aqui no Brasil. Mendes (2019) considera o ponto de vista das pessoas que contratam este tipo de serviço ao afirmar que:

Acompanhando a ascensão das economias de compartilhamento, é que surgiram os aplicativos de transporte de pessoas, em um período de crescente crise no transporte urbano, visando uma melhor mobilidade nos grandes centros aliada à rapidez, praticidade e baixo custo. Através de plataformas digitais, é triangulada a relação entre empresa, motorista e passageiro. Dessa forma, é ofertado um serviço de transporte rápido, prático e barato (Mendes, 2019, p. 4).

Em consonância, Wisniewski e Esposito (2016, p. 65) também relatam de forma positiva o ponto de vista de usuários do aplicativo que o descrevem como “(...) um grande auxiliar ao caótico trânsito das grandes cidades, facilitando e disponibilizando uma maior mobilidade urbana, que contribui para uma prestação de serviço de melhor qualidade e preço”.

No campo jurídico, há quem afirme que a legalidade das operações da empresa está garantida. Para Behs (2017) isto ocorre nas instâncias necessárias, como a Constituição Federal, o Plano de Mobilidade Urbana e o Marco Civil da Internet:

O serviço prestado pela Uber não se constitui como ilegal, apesar de ser muitas vezes acusado por isso. As atividades da Uber e dos motoristas parceiros são garantidas pela Constituição Federal e pela legislação federal. A Constituição Federal garante as liberdades de iniciativa, trabalho e concorrência. Por outro lado, o Código Civil, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12) e o Marco Civil da Internet (Lei 12.965/14) também garantem que tanto a Uber como os motoristas parceiros podem trabalhar legalmente no país (Behs, 2017, p. 1234).

Para aderir à plataforma, o trabalhador deve dispor de um veículo, celular e ter a disposição todos os meios para a execução da atividade. Esses devem ser constantemente atualizados para que sua força de trabalho continue vendável. Na indústria baseada em relações uberizadas, os valores necessários para a produção estão divididos entre o trabalhador e o capitalista. O capitalista investe seu dinheiro na aquisição dos meios digitais de produção e o trabalhador possui os meios de produção fora do meio digital.

Quando os meios de produção fora do meio digital perderem seu valor, o capitalista não tem que reinvestir em nada, ele poderá apenas desligar o trabalhador e esperar que outro com melhores meios de produção se cadastre na plataforma para executar as suas atividades. A uberização reforça o grau máximo da influência do capital sobre o processo de trabalho, tornando-o submisso, mudando apenas para o meio digital. Para Marx (2013):

O capital industrial é o único modo de existência do capital em que este último tem como função não apenas a apropriação de mais-valor ou de mais-produto, mas também sua criação. Esse capital condiciona, portanto, o caráter capitalista da produção; sua existência inclui a existência da oposição de classes entre capitalistas e trabalhadores assalariados. À medida que o capital se apodera da produção social, a técnica e a organização social do processo de trabalho são revolucionadas e, com isso, o tipo histórico-econômico da sociedade (Marx, 2013, p. 146).

Nesta perspectiva, os elementos físicos do custo de produção para desenvolver as atividades produtivas são transferidos para o próprio motorista. Estes devem arcar com os custos da adição de categoria na Carteira Nacional de Habilitação (se ainda não tiverem) e manutenção do veículo (combustível, seguro e demais reparos que surgirem por desgaste do mesmo). A empresa paga apenas quando há a execução de um serviço. O transporte de passageiros se apresenta para o capitalista como uma mais-valia potencializada, pois grande parte do investimento que seria responsabilidade do empregador é transferida ao trabalhador. Sendo assim, os custos demandados para se criar uma plataforma digital são mínimos. Schwab (2016) explica que:

Hoje, é possível criar uma unidade de riqueza com muito menos trabalhadores, em comparação com 10 ou 15 anos, porque os custos marginais das empresas digitais tendem a zero. Além disso, na realidade da era digital muitas novas empresas oferecem “bens de informação” com custos praticamente nulos de armazenamento, de transporte e de replicação (Schwab, 2016, p. 28).

Os trabalhadores e as trabalhadoras são controlados e induzidos ao aumento da produtividade. É uma atividade altamente individualizada, porém eles devem ser considerados como parte de uma engrenagem necessária à produção do transporte urbano. Muitas vezes, eles são o único serviço de transporte que atende bairros mais afastados da cidade, onde o transporte público coletivo não chega ou é insuficiente.

Segundo Slee (2017), a Uber, em 2013, possuía 10 mil motoristas cadastrados, em 2015 passou para mais de 150 mil, resultado das arrojadas estratégias de marketing e de expansão da empresa. Quando inicia as atividades em um local, a plataforma oferece diversas vantagens para motoristas e passageiros. Depois que se consolidam, a remuneração dos motoristas é reduzida e as vantagens aos passageiros também.

Para conseguir novos trabalhadores às empresas investem pesado em campanhas de marketing, lançando mão da ideia de empreendedorismo, ausência de chefia, liberdade de horário e ganhos progressivos. Franco e Ferraz (2019) reforçam que “as propagandas da

empresa trazem estratégias discursivas que reforçam valores sociais voltados às características usualmente atribuídas a empreendedores”.

Para o cadastro dos motoristas na plataforma não é necessário que se tenha muitas habilidades ou currículo especializado. Todavia, para manter-se na plataforma exige-se que o mesmo atenda a uma série de requisitos que são determinados por algoritmos. Por exemplo, a tarifa dinâmica, que gere a oferta e a demanda de serviços adotada pela Uber, a qual distribui o serviço pela cidade mostrando aos motoristas em que área a tarifa está com preços mais altos. Segundo Leme (2017):

Sobre a tarifa dinâmica, esclareceu o gerente-geral que o preço dinâmico era ativado por um algoritmo, “o preço máximo e a vigência na cidade” determinados pelos gerentes. Contudo, o gerente de operações informou que uma de suas funções era desligar esse sistema em casos excepcionais, como por exemplo, no dia das manifestações dos taxistas, para evitar que o preço ficasse mais caro. Tais dados apontam que o preço cobrado não está diretamente relacionado à demanda, afastando, mais uma vez, o modelo de negócios da Uber de economia colaborativa (Leme, 2017, p. 84).

A Uber mantém muitas ações de marketing baseadas em “imagem empresarial a partir da satisfação do cliente, que tem um serviço rápido, a preço acessível, com trajetória controlada e pagamento facilitado” (Franco; Ferraz, 2019, p. 9). A realidade é bem mais dura que a mostrada, há casos em que a remuneração auferida ao motorista mal cobre os custos de manutenção do seu veículo. Há ainda os que financiam um veículo para trabalhar e são desligados das plataformas, tendo que arcar com o custo do financiamento sem estarem trabalhando.

Se o pagamento é realmente tão baixo, por que tantas pessoas dirigem para a Uber? Para quem tem carro, dirigir para a Uber é uma maneira de converter esse capital em dinheiro; alguns subestimam os custos envolvidos em dirigir em tempo integral; para alguns, flexibilidade é uma vantagem, para outros, dirigir para a Uber oferece o que ser taxista ofereceu por muitos anos – um trabalho que requer pouca habilidade, e que tem um baixo custo de largada, é melhor do que ficar em casa sem fazer nada. Além disso, à medida que a Uber reduziu a demanda por táxis em muitas cidades, as rendas dos taxistas caíram, deixando a Uber como a melhor opção (Slee, 2017, p. 119).

A empresa lança mão de vários recursos para manter os seus motoristas focados e trabalhando. Por exemplo, antes de terminar uma corrida, ele já recebe uma notificação da próxima corrida e há um limite de recusas. Outro ponto contributivo para as super jornadas de trabalho é o estabelecimento de metas pessoais. Quando o motorista vai desconectar o aplicativo, recebe a mensagem de que está próximo de atingir o seu objetivo. Essa meta

estabelecida não é divulgada, mas a impressão que é passada é de que o motorista está sempre perto de atingi-la. Isso faz com que ele desista de se desconectar e permaneça em atividade.

Um dos meios utilizados pela empresa para controle dos motoristas são as avaliações feitas pelos passageiros. Eles também devem seguir vários padrões que são previamente estabelecidos como: não repassar o telefone pessoal, não realizar corridas particulares, não divulgar outros aplicativos, não priorizar passageiros conhecidas e são obrigados a seguir o preço da corrida determinado pelo aplicativo. Nas palavras de Franco e Ferraz (2019, p. 10):

Os motoristas devem seguir uma série de padrões estabelecidos pela empresa, como a não priorização de atendimentos a pessoas conhecidas, o não repasse do número pessoal aos clientes para a realização de corridas particulares, a não divulgação de outros aplicativos e a obrigação de seguir o preço da corrida determinado pelo aplicativo.

No próprio site da Uber já é possível ler claramente a pressão que a empresa faz para que os motoristas mantenham o melhor atendimento ao cliente sob a pena de não terem boa avaliação.

O IDEAL é que você sempre mantenha um ótimo padrão de atendimento aos passageiros em todas as viagens, sempre ligando o ar-condicionado, oferecendo balas e água e, principalmente, mantendo o carro sempre limpo e aspirado por dentro. Dessa forma **você conseguirá**, sem dúvida alguma, **manter sua nota acima de 4,6** (UBER, 2021, grifos do autor).

O valor máximo para a nota é 5 estrelas na avaliação de cada cliente. Caso não consiga manter um bom padrão, o motorista pode sofrer penalidade ou ser desligado da plataforma. Ou seja, a empresa define a meta e pune caso o trabalhador não a alcance. Slee (2017) também relata a pressão sofrida pelos motoristas da Uber:

A Uber tirou vantagem da vulnerabilidade dos motoristas para impor regras mais e mais rigorosas. Os motoristas, devem aceitar 90% dos pedidos, ou recebem uma notificação: Por favor, melhore sua taxa de aceitação se quiser continuar a usar a plataforma da Uber (Slee, 2017, p. 143).

No modelo de gestão da Uber, o motorista detém a maior parte dos meios de produção para executar a atividade. Todavia, a plataforma é o meio para garantir a submissão do trabalhador. Os motoristas precisam manter um padrão que é definido pela plataforma e são estimulados a produzir e criar mais-valia. Esse cenário demonstra claramente que a uberização é um risco apenas para o trabalhador. Conforme Franco e Ferraz (2019):

A determinação sobre como executar o trabalho, sobre os padrões e as metas produtivas se centra na empresa detentora da plataforma de intermediação, enquanto o trabalhador, em vez de submetido diretamente a um contrato de trabalho formal, submete-se às imposições estabelecidas sob o risco de desligamento da ocupação. O cenário de subordinação estrutural reforça sua necessidade de venda da força de trabalho para a auto subsistência (Franco; Ferraz, 2019, p. 13).

Após a chegada da Uber, outras empresas como o mesmo formato também vieram para o Brasil, com o mesmo formato de plataforma digital e o mesmo sistema operacional. Para Slee (2017, p. 37) “A Uber guiou o surgimento de uma legião de imitadores prospectando capital de risco no esforço de ser a Uber disso ou daquilo [...] exportou seu modelo de negócios para cidades ao redor do mundo todo”. Pela submissão dos trabalhos dos motoristas ao processo de valorização do capital compreende-se a Uber como uma indústria de serviços, como proprietária de um capital investido na produção de serviços e que busca constantemente aumentar a produtividade da força de trabalho por ela agregada.

Uma vez contextualizados os temas centrais desta pesquisa, abarcando a Geografia do Trabalho, o Trabalho e a Uberização, é chegada a hora de apresentar a dimensão local. Sendo assim, a próxima seção contemplará o recorte espacial definido para a realização da pesquisa de campo, a cidade de Ituiutaba/MG, e as plataformas digitais que operam na mesma.

4 PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTE DE PESSOAS EM ITUIUTABA/MG

O município de Ituiutaba/MG formou-se através do processo de interiorização do país, por volta de 1820, tendo sido emancipada em 16 de setembro de 1901. Para Miranda (2013), quando foi emancipado, o meio que ainda predominava na região era o meio natural, ainda eram utilizados muitos objetos e técnicas de modificação do espaço:

Ituiutaba (MG), logo após sua emancipação, inseria-se no contexto territorial em que o meio natural sobrepunha-se ao meio técnico (ausência de estradas, indústrias, infraestruturas, hospitais, por exemplo), enquanto parte do Triângulo Mineiro já estava inserido no desenvolvimento socioespacial com o predomínio da técnica (Miranda, 2013, p. 48).

Desde a emancipação até os dias atuais, mais de 120 anos se passaram, as técnicas de modificação do espaço evoluíram. A globalização, juntamente com a internet, universalizou as técnicas que, para o período atual, já passaram a ser técnicas fundidas com a ciência e a informação. Sobre as profundas transformações que a globalização traz para o meio, o espaço e as pessoas, Sposito (2010) afirma que:

Nas últimas décadas do século XX e no limiar do século XXI, vivenciamos intensas transformações do ponto de vista social, cultural, econômico, político e espacial que são característicos do período da globalização econômica e cultural. Estas transformações interferiram nos ritmos, na velocidade, na ampliação dos desejos, na transmissão de informações, na mobilidade do capital e das pessoas (Sposito, 2010, p. 64).

Nota-se, desde 2019, a presença de empresas que remetem à uberização operando em Ituiutaba/MG. Atuando por meio das plataformas digitais que agregam pessoas para diferentes trabalhos. Para o presente estudo, considerou-se apenas aquelas que atuam no segmento de transporte de passageiros e realizam seus deslocamentos na cidade de Ituiutaba/MG. Em matéria publicada no jornal on-line Regionalzão, por Adelino Júnior (2019), lê-se: “A partir desta terça-feira (03/12), a Uber começa a operar nas regiões mineiras de Ituiutaba e Lavras. A novidade faz parte do plano de expansão da empresa no interior de Minas Gerais”.

De acordo com dados levantados na pesquisa de campo, a cidade possui 7 plataformas digitais em operação, a saber: Juice, Loghaly, OiCar, POP10, Trips, Turbo7, UBZERO. As condições ofertadas para os motoristas em cada uma delas serão relatadas na próxima seção

deste trabalho. Também feitas as análises das informações coletadas através das pesquisas e visão sobre o futuro desta categoria na cidade.

4.1 Caracterização das plataformas digitais de transporte de pessoas que atuam em Ituiutaba e condições de trabalho dos motoristas que operam nelas

Para atingir os objetivos propostos nesta pesquisa, torna-se fundamental descrever e caracterizar as plataformas digitais que realizam o transporte de pessoas na cidade de Ituiutaba-MG. Destaca-se que os motoristas podem, a seu critério, ativar e desativar o acesso à plataforma em que estão agregados. Recapitulando, a cidade possui 7 plataformas digitais em operação, a saber: Juice, Loghaly, OiCar, POP10, Trips, Turbo7, UBZERO. As entrevistas foram realizadas nos meses de abril e maio de 2023, e em tal período, não foram encontrados motoristas ativos na plataforma Uber, que é a mais conhecida nacional e mundialmente. Também por esse motivo, não foi possível estabelecer um universo total dos motoristas, assim, como a pesquisa tem caráter qualitativo e quantitativo, foram feitas 20 entrevistas semiestruturadas que se considera suficientes para fornecer dados para a discussão proposta.

Durante a busca dos motoristas para a entrevista, 10 pessoas não quiseram participar, quando lhes foi dito que se tratava da Universidade Federal de Uberlândia, eles retraíram. Apenas uma mulher se sentiu confortável em falar, em outras duas tentativas com mulheres, elas disseram que não tinham tempo pois precisavam logo voltar para casa. Alguns motivos podem ter sido a causa: o descrédito momentâneo passa a educação brasileira, a necessidade de cumprir metas na plataforma, receio de a pesquisa ser uma fiscalização trabalhista.

Algumas empresas responsáveis pelas plataformas digitais possuem escritório na cidade, mas os motoristas não ficam nesses escritórios, assim para encontrá-los foi preciso realizar corridas e procurá-los nos pontos que foi possível perceber que eles ficam enquanto aguardam suas chamadas. Neste caso, muitos estavam na Praça Getúlio Vargas, na Av. 26 com 17 e 19, s/n e no posto de combustíveis que fica ao lado da referida praça. Foi preciso muitas tentativas até obter a quantidade de entrevistados planejado.

As plataformas digitais foram elencadas por ordem alfabética para serem descritas. Em pesquisas científicas os nomes dos entrevistados são mantidos em sigilo por questões éticas, assim, foram utilizados nomes fictícios quando foram mencionados. Os nomes escolhidos são de pessoas comuns que diariamente precisam enfrentar muitas batalhas para cuidar de seus lares e famílias e nesse momento, deixam de ser pessoas comuns e passam a ser pessoas especiais

para os que os amam. Espera-se tê-los compreendido e retratado com informações sejam fidedignas às suas falas.

A primeira empresa-plataforma descrita é a Juice (figura 5) que opera atualmente em Ituiutaba e em outras cidades mineiras, mas não foi possível identificar em quais ela atua. Eles ativam motoristas que realizam viagens municipais, intermunicipais e interestaduais. O proprietário em Ituiutaba é o Sr. Adson Menezes, com sede física na avenida 28, n. 99, Bairro Centro. Atuam nas modalidades de transporte de passageiros e cargas, desde entregas de delivery a cargas pesadas. A empresa participa de diversas ações sociais, uma delas foi promovida durante a pandemia da covid-19, quando oportunizaram viagens gratuitas a idosos que queriam tomar vacina nos postos de drive-thru de vacinação na cidade (juicetransportes, 2021).

Figura 5: Logomarca Juice, 2023.



Fonte: Instagram @juicetransportes

Em março de 2022 deu início às suas atividades em Ituiutaba a plataforma digital Loghaly (figura 6), sob o CNPJ: 43.328.294/0001-98, em nome de Henryque Fonseca Rezende e tem por gestor local o Sr. Halysson Joarez Rezende. A sede física da empresa está na avenida Dezenove, 930, Bairro: Centro. A proposta de atuação é promover mobilidade urbana inteligente através de algoritmos que conectam motoristas a passageiros de forma mais rápida e eficiente. De acordo com Janela Aberta (2022, p. 1) “LOGHALY DRIVER, com Agilidade, Conforto, Economia, Praticidade e Segurança. Haverá maior escolha para o consumidor com mais opções de carros compartilhados e ativos de mobilidade”. Na plataforma os motoristas devem optar pelas seguintes modalidades: driver gold, driver, driver girl (motoristas mulheres), driver cards (motoristas que possuem máquina de cartão de crédito), driver fun (atendem em festas e horários noturnos) e mini frete (transporte de mercadorias).

Figura 6: Logomarca Loghaly, 2023.



Fonte: Instagram @loghalydriver

A empresa OiCar Transporte (figura 7) atua na cidade de Ituiutaba desde o final do ano de 2022. Foi criada e é gerida na própria cidade, atualmente também está operando em São Simão-GO. Possui o diferencial de oferecer para passageiros, por um custo maior, as viagens para mulheres, feitas por motoristas mulheres. Essas viagens tem custo adicional em média de R\$2,00 a R\$3,00 reais para os passageiros, em comparação a viagens feitas sem o direito de escolha dos motoristas. No instagram da empresa informam que operam com rapidez, conforto e segurança (OiCartransporte, 2023).

Figura 7: Logomarca OiCar transporte, 2023.



Fonte: Instagram @OiCar

Registrada no CNPJ 48.246.726/0001-35, a empresa POP10 Brasil Ltda (figura 8), possui sede física na avenida Treze, 598, Bairro Centro, Ituiutaba-MG. Sua matriz está na cidade de Jales-SP e passou a oferecer seus serviços no final do ano de 2022 para esta cidade,

segundo informações dos entrevistados. A plataforma digital é a POP10. Dentre as atividades registradas para a empresa estão: transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento, intermunicipal, interestadual e internacional. Eles também atuam nas áreas de informática, conectividade, gestão e marketing para empresas. Atualmente, possui motoristas atuando nas cidades de Ituiutaba/MG, Itumbiara/GO, Catalão/GO e São Sebastião do Paraíso/MG.

Figura 8: Logomarca POP10 Brasil, 2023.



Fonte: Instagram @POP10.brasil

No mês de março de 2020 passa a operar na cidade de Ituiutaba, a plataforma digital Trips (figura 9). Atualmente, a plataforma tem atuação em 5 estados: São Paulo, Santa Catarina, Tocantins, Minas Gerais e Goiás, totalizando 15 cidades. A plataforma traz o slogan “Um novo conceito de mobilidade urbana, valorizando o motorista e respeitando o passageiro”. Segundo o site Trips (2023) eles oferecem rapidez, segurança e conforto com o menor custo. Para o motorista: melhores remunerações, sem taxas abusivas e segurança nas viagens. Um dos diretores da empresa já foi motorista de plataforma digital e segundo o site da empresa “identificou as principais necessidades e dificuldades para essa classe” (Trips, 2023, p.1).

Figura 9: Logomarca Trips, 2023.



Fonte: Instagram @Tripspassageiro

Os motoristas parceiros do Turbo7 (figura 10) passam por um rigoroso processo de seleção para entrar na plataforma segundo informações da empresa na publicação feita no instagram da mesma (Turbo7, 2023). A empresa está presente em várias cidades brasileiras. Iniciou suas atividades no início do ano de 2021. Possuem o slogan “A Turbo7 é um aplicativo de mobilidade urbana que te envia carro particular, com preço justo e melhor custo benefício, permite múltiplas paradas e favorita seus motoristas preferidos.”

Figura 10: Logomarca Turbo7, 2023.



Fonte: Instagram @ Turbo7mobilidade

A UBZERO (figura 11) é uma plataforma digital que opera nas modalidades de transporte de passageiro sem veículos com quatro lugares e de entregas leves, até 20 kgs. A

empresa opta por ter um gestor local nas cidades em que operam, visando dar maior transparência e amparo ao processo de ativação dos motoristas. Apesar de ter um gestor para contato físico, não tem uma sede física. A plataforma possui as versões UBZEROMotorista e UBZEROPassageiro. A primeira é usada para que o motorista efetive o seu cadastro para que seja agregado na plataforma e a segunda é para que as pessoas solicitem as suas viagens. Está na cidade de Ituiutaba desde 2019. O marketing da empresa destaca uma forte concorrência à precarização do trabalho, afirmando ter tarifas mais justas para os usuários e remuneração digna aos motoristas.

Figura 11: Logomarca UBZERO, 2023.



Fonte: Instagram @ubzeroapp

Sobre a tarifa dinâmica mencionada no excerto supracitado, é uma crítica à prática realizada pela empresa UBER, em que o algoritmo calcula o valor para cada corrida e faz acréscimos que aumentam o valor da mesma de acordo com anormalidades em horários, ou até mesmo, se ocorrer uma calamidade pública.

Foram descritas acima as empresas que atuam em Ituiutaba-MG, operando plataformas digitais que agregam motoristas para transporte de passageiros e passageiras. Em complemento, ressalta-se que para que os trabalhadores iniciem sua ativação, todos passam pelos mesmos passos, independentemente da plataforma em que desejam estar. São exigidos dos motoristas os dados pessoais e do veículo para efetivação da solicitação para operarem pela plataforma. Após o envio desses dados, o motorista precisa optar pelo tipo de serviço que pretende oferecer (motorista com carro para quatro pessoas ou serviço de entrega). Após as escolhas iniciais, são enviadas fotos para comprovação dos dados já informados, sendo: foto da carteira nacional de habilitação (CNH), do comprovante de residência, do certificado de registro e licenciamento veicular e do rosto dos motoristas. Ao terminar de fornecer as informações, o motorista precisa

aguardar que o gestor local entre em contato. Em média, o gestor local tem até 72 horas para contactar com o motorista interessado para confirmar informações, marcar uma entrevista ou ativá-lo na plataforma. Esse processo foi feito para averiguar se assim acontecia. Foi solicitado a ativação como motorista em uma das plataformas digitais, todas essas etapas foram realizadas e depois de 36 horas recebi o contato do gestor local para verificar as informações preenchidas na versão motorista.

Verificou-se que três das sete plataformas que operam em Ituiutaba-MG possuem sede física: Juice, Loghaly e POP10 (tabela 2). Contudo, esses espaços físicos atuam apenas como escritório e não como um local adequado com a infraestrutura necessária para que os motoristas possam ficar enquanto aguardam suas chamadas. Na pesquisa de campo, o motorista Fábio relatou que nesse momento de espera, durante o dia, fica na praça Cônego Ângelo, em um antigo ponto utilizado por taxistas, por ser um local central na cidade. 60% dos motoristas entrevistados disseram ficar “na rua” esperando serem acionados para uma viagem, 20% relataram ficar em postos de combustíveis e apenas 1 motorista informou ir para casa nos momentos em que aguarda para iniciar uma viagem. Os motoristas que optam por trabalhar à noite, nos finais de semana, ficam próximos aos locais em que as festas estão acontecendo.

Essa realidade está representada nacionalmente na afirmação de Abílio (2020, p. 6): “Centenas de motoristas enfileiram-se em um terreno próximo a aeroporto de Guarulhos aguardando as vezes por mais de 12 horas a corrida que lhes será disponibilizada pela empresa, e que pode ou não compensar sua espera”. O fato de não ter local adequado para descanso enquanto aguarda as viagens não é só local.

Tabela 2: Características das plataformas digitais que atuam em Ituiutaba/MG

Plataforma	Software Motorista	Gestor local	Categoria Feminina	Sede Física
Juice	Sim	Sim		Sim
Loghaly	Sim	Sim	Sim	Sim
OiCar	Sim	Sim	Sim	
POP10	Sim	Sim		Sim
TRIPS	Sim	Sim		
Turbo7	Sim	Sim		
UBZERO	Sim	Sim		

Fonte: Pesquisa direta (2023). Org.: Oliveira (2023).

As empresas optaram por duas versões da plataforma digital, a versão para passageiro e a versão motorista. Em todas as plataformas que possuem motoristas trabalhando na cidade de Ituiutaba, a solicitação de ativação deles é feita pela versão de software motorista. Após o

envio de seus dados e comprovações dos mesmos, eles devem aguardar o contato de um gestor local. Quando é feito esse acionamento o motorista pode logar na plataforma digital e iniciar a jornada. As plataformas têm um discurso de não exigir uma quantidade mínima de horas trabalhadas pelos motoristas, mas eles perdem prioridade quando ficam disponíveis menos tempo que os outros.

Na pesquisa de campo, foram entrevistados 20 motoristas que estão ativos em plataformas digitais que operam na cidade de Ituiutaba. Serão apresentadas, na sequência, as características identificadas no grupo estudado. 19 participantes são do gênero masculino, apenas uma motorista do gênero feminino colaborou com a pesquisa.

É um universo ainda dominado por motoristas do gênero masculino, apenas uma mulher participou da pesquisa. Para Silva e Romão (2022, p. 1) “as mulheres são a maior parte dos passageiros do app (60%), mas a minoria entre condutores: apenas 5%. O número se manteve estável ao longo dos anos.”. Os autores ainda relatam que “as motoristas precisam se preocupar com outras situações, como assédio sexual e insegurança”. Algumas plataformas oferecem a opção de as motoristas mulheres receberem chamadas apenas de passageiras mulheres, mas essa situação não foi encontrada na pesquisa de campo. Os números nacionais foram comprovados na realidade local da presente pesquisa. A motorista entrevistada possui filhos e se desdobra na jornada de trabalho dentro e fora de casa, foi a única que relatou ir para casa enquanto aguarda uma nova viagem pois precisa realizar essa dupla jornada, realidade de muitas mulheres brasileiras que precisam sustentar seus lares e cuidar de atividades domésticas.

Entre os 19 homens entrevistados, 7 são solteiros e desses 4 têm filhos. Esse grupo, solteiros, reflete uma faixa etária menor em comparação ao total da amostra, em média 34 anos de idade. É o grupo com maior escolaridade entre os entrevistados do sexo masculino, sendo que todos os que possuem ensino superior completo estão nesse grupo. Os outros 12 motoristas são ou já foram casados e apenas um deles não tem filhos. A média desse grupo é de 45 anos de idade (tabela 3).

Tabela 3: Caracterização da Amostra, 2023.

Nome Fictício	Gênero	Estado Civil	Grau de Instrução	Idade
Angela	F	Divorciada	Superior Completo	48
Bruno	M	Casado	Ensino Médio	39
Carlos	M	Casado	Ensino Médio	40
Daniel	M	Casado	Ensino Médio	41
Elton	M	Casado	Ensino Médio	44
Fábio	M	Casado	Ensino Médio	45
Guilherme	M	Casado	Ensino Médio	51
Halisson	M	Casado	Fundamental II	40
Ilton	M	Casado	Fundamental II	44
José Antônio	M	Casado	Superior Completo	48
Leandro	M	Divorciado	Ensino Médio	43
Marcos	M	Divorciado	Fundamental II	62
Nelson	M	Solteiro	Ensino Médio	25
Otávio	M	Solteiro	Ensino Médio	28
Paulo	M	Solteiro	Ensino Médio	28
Ricardo	M	Solteiro	Ensino Médio	35
Sinvaldo	M	Solteiro	Ensino Médio	51
Túlio	M	Solteiro	Superior Completo	35
Ubaldo	M	Solteiro	Superior Completo	37
Valdo	M	União Estável	Fundamental II	42

Fonte: Pesquisa Direta (2023). Org.: Oliveira (2023).

Analisando as informações relatadas foi possível perceber que para a maior parte dos homens solteiros não tem filhos e possuem maior escolaridade, o trabalho como motorista agregado a plataforma digital para eles é temporário. Como são um grupo mais jovem, com condições melhores de empregabilidade, eles acreditam que logo terão uma oportunidade mais atrativa e poderão ter uma atividade mais bem remunerada e/ou com direitos trabalhistas. Túlio, solteiro, 35 anos, ensino superior completo, aguarda resultados de concursos e, ainda passou por entrevista para um outro posto de trabalho em uma transnacional que atua na cidade. O Sr. Ilton, casado, 44 anos, ensino fundamental II com filhos já não tem tantas possibilidades a vista. Ele era dono de um pequeno restaurante em sua própria casa, com a pandemia da covid-19 ele precisou fechar o estabelecimento e a opção que lhe coube foi a de motorista para uma plataforma digital. Ele afirma que “eu ainda procuro um trabalho com segurança, mas com minha idade e pouco estudo não está fácil. Tenho duas crianças para alimentar.” (Ilton, 2023, s/p).

O Sr. Marcos, disse que voltou a residir em Ituiutaba, a pouco tempo, estava morando na Argentina. Sem emprego, ensino fundamental e com idade de 62 anos a iniciativa dele foi usar o carro da família, pedir ao neto que o ensinasse a operar na plataforma Trips e começou as suas atividades. A faixa etária representa uma dificuldade para obtenção de uma outra vaga no mercado de trabalho que considera pessoas acima de 40 anos como velhos. De acordo com Peres (2007):

Apesar de ser uma situação mais comum entre os trabalhadores sem muita qualificação, temos observado ultimamente que profissionais de nível superior e altamente capacitados, com idade acima de 40 anos, também têm encontrado dificuldades de se reintegrarem ao mercado de trabalho quando vitimados pelo desemprego. Nas contratações, dá-se maior preferência a profissionais mais jovens (Peres, 2007, p. 2).

Nas entrevistas foi possível visualizar a insegurança que os motoristas sentem quanto ao desligamento da plataforma. Algumas empresas adotam a estratégia do passageiro espião, na qual este solicita o celular pessoal dos motoristas para que sejam feitas corridas fora da plataforma. As formas identificadas para o desligamento dos motoristas da plataforma são: investigação do gestor, passageiro espião, avaliação ruim dos passageiros e estar cadastrado como motorista em mais de uma plataforma, esse último apenas na Juice e UBZERO. 70% dos entrevistados informaram que são fiscalizados por um gestor local e se sentem incomodados com o possível desligamento sem qualquer aviso prévio. Sr. Ubaldo disse que percebeu quando um passageiro pediu o número do celular pessoal dele e afirma ter certeza de que se tratava de um passageiro espião.

Foram identificadas durante a análise das informações oferecidas pelo grupo pesquisado, algumas regras que podem causar punições e levar a desativação dos motoristas, são elas: o motorista deve realizar no mínimo 30 corridas por mês; não poderá ter saldo zerado por mais de 10 dias; não pode realizar viagem combinada fora do aplicativo; para algumas é proibido adesivar o carro para empresas concorrentes; é proibido dar o acesso no aplicativo para terceiros; devem manter uma avaliação média mínima dos usuários. Algumas plataformas trazem claramente em seus sites a fragilidade das relações motorista/plataforma ao afirmar que “A empresa UBZERO@ poderá, sem aviso prévio, bloquear ou cancelar o acesso ao aplicativo quando verificar que o usuário praticou algum ato ou que mantenha conduta moral ou ilegal ou viole qualquer um dos termos” UBZERO (2023, p. 8).

Para continuidade a exposição dos resultados obtidos com a coleta de dados nas entrevistas semiestruturadas se faz importante a definição de precarização das relações de

trabalho. De acordo com Santos (2009, p. 58) “a precarização é um processo social que atinge o mundo do trabalho e que tem seus efeitos múltiplos ao longo do processo de reestruturação produtiva do capital”. A precarização promove a captura da subjetividade operária, na qual sua força de trabalho é apenas mercadoria que leva a maior produtividade em uma classe explorada.

Uma nova forma de acumulação de riquezas se instaurou com a tecnologia. As inovações, a globalização e a conectividades das redes têm sido fatores que acentuam as relações de trabalho precárias e privilegiam o crescimento do capital. No mundo do trabalho, estão intrínsecos ainda nos dias atuais as formas de trabalho escravo, captura da subjetividade operária, superexploração, empregos precários, temporários e empregos não legislados, como é o caso dos motoristas que estão operando em plataformas digitais sem nenhuma proteção legal.

Santos (2009, p. 61) afirma que, “a precarização é um processo social que atinge o mundo do trabalho e que tem seus efeitos multiplicados ao longo do desdobramento do processo de reestruturação produtiva do capital”. Os efeitos podem ser sentidos nos prejuízos causados à saúde física e mental dos trabalhadores e das trabalhadoras.

As transformações que o mundo do trabalho passou têm sido aceleradas nos últimos anos, especialmente pelo desemprego e falta de empregos formais. Isso faz com que os trabalhadores enfrentem uma situação de insegurança e se sujeitem a trabalhos em condições cada vez mais precárias. A modernidade e o medo trazem consigo uma competitividade desenfreada, concorrência em produtividade, salários injustos e uma gama de adversidades.

A produção capitalista pós Terceira Revolução Industrial se interessa em promover a diminuição do trabalho vivo assalariado e acúmulo de riquezas. Essa afirmação tem sido exemplificada pela quantidade de trabalhadores e trabalhadoras que são substituídos por máquinas, principalmente nas grandes indústrias. Também é sentida na grande quantidade de serviços ofertados por softwares em substituição aos trabalhadores que executam tais atividades. Thomaz Júnior (2004) afirma que:

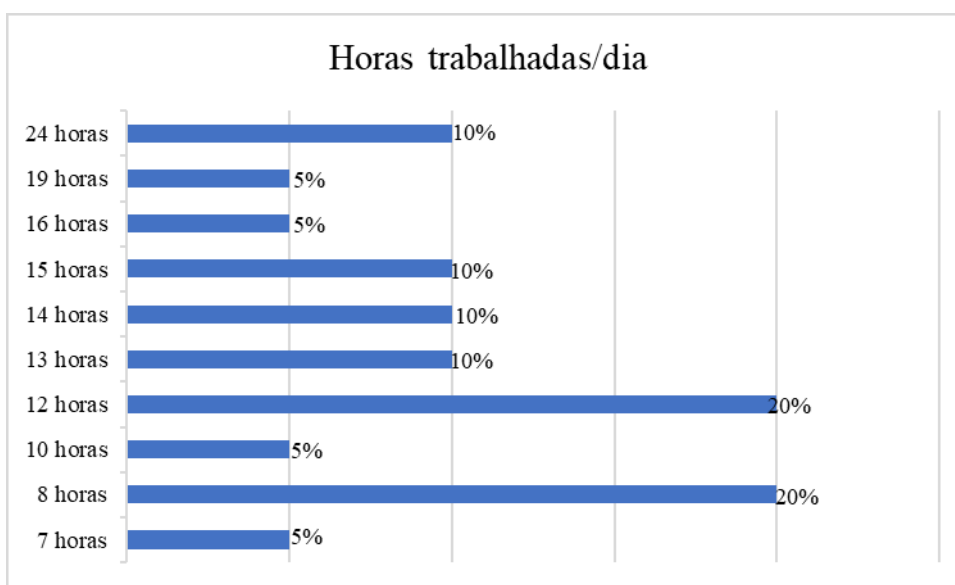
As conquistas alcançadas pelos trabalhadores no (limitado) texto constitucional de 1988 estão seriamente abaladas por conta das iniciativas de desregulamentar aspectos importantes do contrato de trabalho, como o desnecessário registro em carteira, em nome do barateamento do custo do trabalho, escudado pela campanha nacional “Custo Brasil” (Thomaz Júnior, 2004, p. 8).

Independente da inovação tecnológica aplicada ao processo produtivo, são as formas de organização e controle que determinam a precariedade das relações trabalhador e empregador.

A tecnologia por si só não desemprega. O seu uso por parte dos capitalistas faz essa diferença. Para Silva (2011, p. 164) o ponto de vista dos interesses do capital, a organização do trabalho “[...] deve funcionar para garantir, simultaneamente, a máxima eficácia do processo de produção, o menor custo relativo do trabalho e máxima sujeição dos assalariados”.

Sobre a jornada de trabalho no grupo pesquisado foi percebido jornadas desumanas. O Sr. Fábio afirma que “de segunda a sexta eu trabalho 14 horas por dia, já nos finais de semana, aumenta mais quatro”. Esse motorista chega a trabalhar nos finais de semana por 18 horas ininterruptas. Mas, há ainda relatos mais impressionantes em que motoristas ficam 24 horas por dia ativos na plataforma aguardando viagem, eles representam 10% da amostra selecionada para pesquisa. O Sr. Halisson disse “eu cochilo entre as chamadas, à noite elas diminuem. Daí durmo uma ou duas horas seguidas.” O gráfico 1 ilustra o percentual de horas trabalhadas por dia, sendo que a média entre eles foi de 13h40 por dia.

Gráfico 1: Horas trabalhadas/dia, 2023.



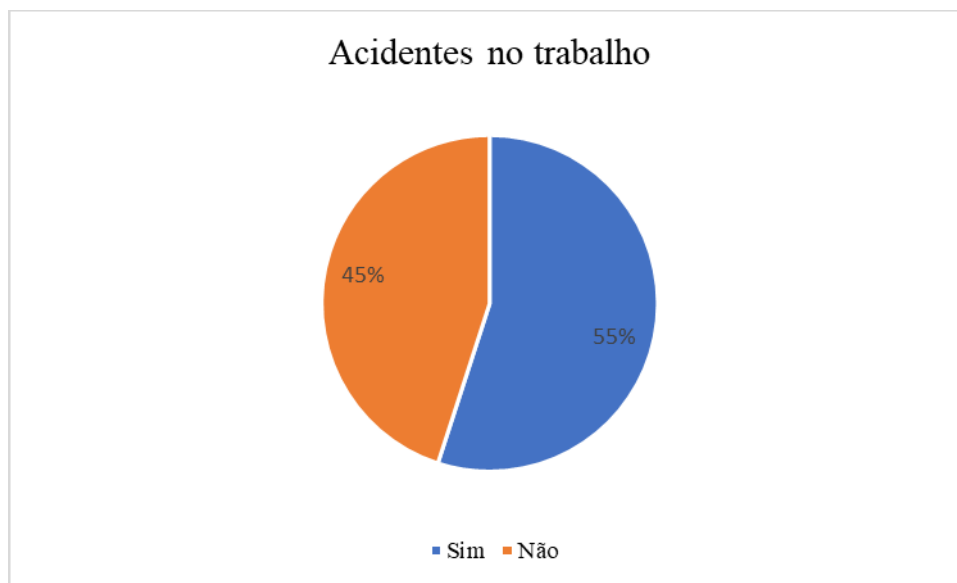
Fonte: Pesquisa direta (2023). Org.: Oliveira (2023).

As plataformas digitais vendem a ideia de transformar motoristas em empreendedores, donos do seu próprio negócio. Esse fato demonstra a captura da subjetividade operária, que não percebe as imposições do capital, tornando-os coparticipantes do processo produtivo. A flexibilidade da jornada de trabalho não visa diminuir as horas trabalhadas, mas flexibilizar a força de trabalho para aumentar a criação de valor das empresas.

Em julho de 2019, em São Paulo, o entregador (motoboy) Thiago de Jesus Dias, no exercício de seu trabalho para a empresa Rappi sofreu um AVC e, sem receber atendimento

imediate da empresa, morreu alguns dias depois. O descaso repercutiu na imprensa nacional. Em Ituiutaba, 55% dos entrevistados informaram que já sofreram algum tipo de acidente no trânsito enquanto estavam realizando viagens para uma plataforma digital (gráfico 2). Nenhum deles recebeu assistência da empresa.

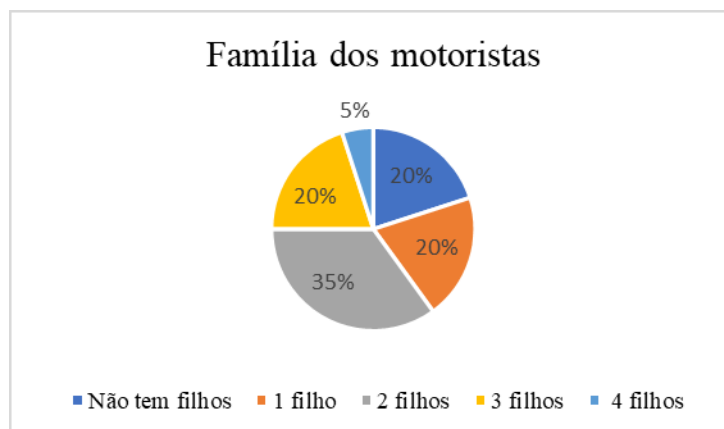
Gráfico 2: Motoristas que já sofreram acidentes durante o trabalho, 2023.



Fonte: Pesquisa direta (2023). Org.: Oliveira (2023).

Uma das formas de justificar a permanência dos motoristas em trabalhos que os deixam tão vulneráveis às adversidades diárias reside no fato de que 45% dos entrevistados são casados e 80% deles tem um ou mais filhos (gráfico 3). Além disso, 60% deles exercem apenas esta atividade remunerada até o momento.

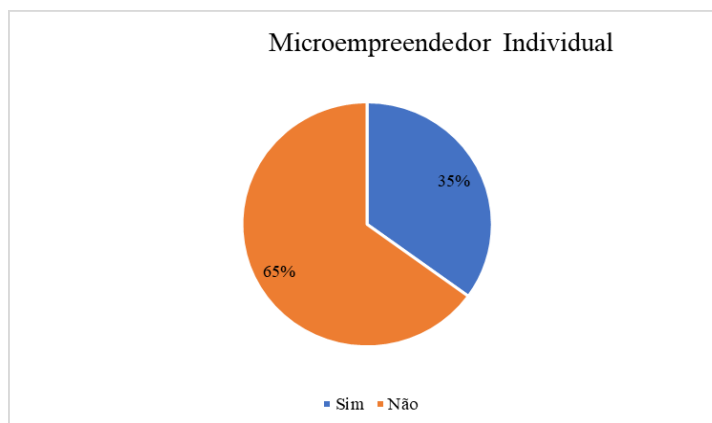
Gráfico 3: Número de filhos dos entrevistados, 2023.



Fonte: Pesquisa direta (2023). Org.: Oliveira (2023).

A falta de legislação específica e a inexistência de fiscalização facilitam para que as empresas não levem em conta nenhum interesse do trabalhador. 100% dos motoristas entrevistados não possuem carteira de trabalho assinada e apenas 7 informaram possuir cadastro como Microempreendedor individual (MEI). Entre os que informaram possuir o MEI, nenhum deles afirmou que declara os rendimentos com o trabalho associado a plataforma (Gráfico 4).

Gráfico 4: Motoristas com MEI, 2023.



Fonte: Pesquisa direta (2023). Org.: Oliveira (2023).

Percebe-se que a população em geral carece de percepção social do seu enquadramento no sistema socioeconômico. Isso evidencia-se na coleta de dados realizada quando foi perguntado aos motoristas qual benefício ele atribui à sua inscrição como Microempreendedor individual e 100% dos que afirmaram ter esse cadastro, disseram que possuem o benefício do seguro desemprego. Contudo, os direitos atribuídos ao trabalhador que opta pelo MEI são: aposentadoria por idade, aposentadoria por invalidez, auxílio-doença e salário maternidade e

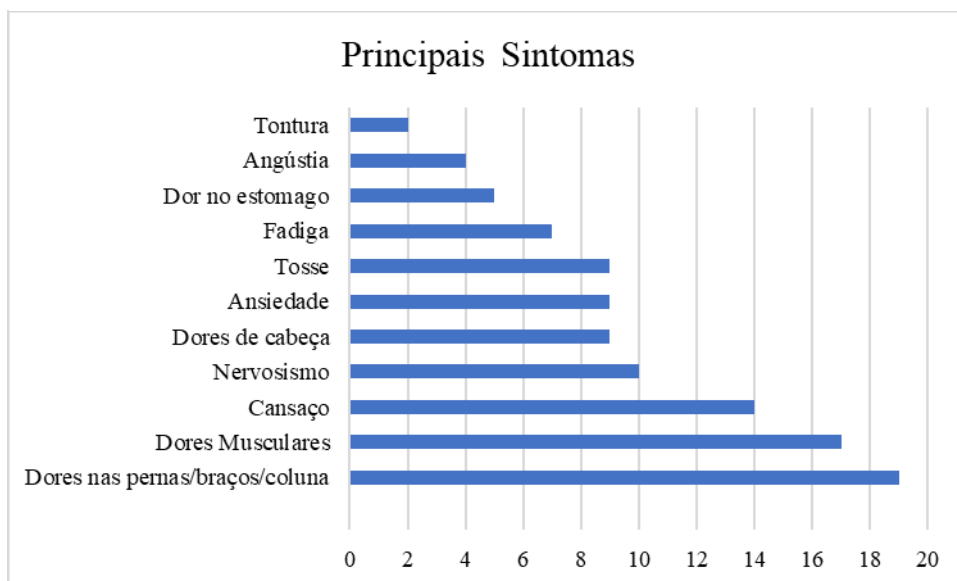
para a família: auxílio-reclusão e pensão por morte (Portal MEI, 2023). Não há a oportunidade de conhecerem seus próprios direitos sociais.

Com a intensificação da jornada de trabalho e as lutas para se manter ativo e conseguir atingir metas, os trabalhadores e trabalhadoras têm se submetido a situações que levam ao desgaste físico e mental. Atualmente, os marcos regulatórios da saúde do trabalhador são estabelecidos pela Política Nacional de Saúde do trabalhador e da trabalhadora de 23 de agosto de 2012. Há uma série de situações que trazem consequências para a saúde dos motoristas. Sirqueira (2021) informa:

As atividades ligadas ao setor de transporte rodoviário são de elevado risco à saúde física e mental do trabalhador, devido à exposição a ruídos e vibrações, condições ergonômicas inadequadas, longas jornadas de trabalho, além de violência urbana. Esses fatores agem diretamente sobre a saúde física e mental do motorista que, em conjunto com outros fatores de natureza exógena (congestionamentos, hábitos comportamentais e violência), potencializam os acidentes de trânsito, de trajeto e as doenças ocupacionais (Sirqueira, 2021, p. 2).

O motorista passa muito tempo sentado, sem grandes possibilidades de movimentos. O veículo utilizado para a jornada é de propriedade do trabalhador, a plataforma não se preocupa se oferece boas condições para o trabalho, por exemplo climatização e conforto ergonômico. O Sr. Guilherme relatou que “já precisei de ajuda para sair do carro, meu corpo travou, não conseguia movimentar minhas pernas”. Dentre os entrevistados, 95% deles assumem ter dores nas pernas/braços/coluna diariamente. Enquanto que 17 deles afirmam que sentem dores musculares (gráfico 5). Mas o impressionante é que nenhum deles atribui as dores à atividade como motorista.

Gráfico 5: Principais sintomas relatados pelos entrevistados, 2023.



Fonte: Pesquisa direta (2023). Org.: Oliveira (2023).

Sirqueira (2021) relata em suas pesquisas sobre as doenças que acometem os trabalhadores, especialmente em relação à baixa mobilidade, horários irregulares e a consequente falta de hábitos alimentares regulares e horários de sono suficientes. Os trabalhadores informaram possuir diagnóstico de hipertensão (30%), colesterol (10%) e gastrite (5%). A depressão foi a doença mental citada entre 20% dos motoristas.

Para essa categoria profissional como uma das mais expostas a condições de trabalho precárias, e que fatores como a baixa atividade física, horários de trabalho irregulares, hábitos alimentares inadequados e estresse excessivo no trabalho impactam negativamente o risco cardiovascular e promovem o desenvolvimento de doenças do sistema cardiovascular (Sirqueira, 2021, p. 7).

No estudo supracitado, 65% dos entrevistados afirmaram sofrer estresse. Esse alto índice pode estar ligado a uma série de fatores, como a constante exposição a ruídos e vibrações, estímulos gerados pelo trânsito e por passageiros, além de toda a atenção que a ação de dirigir exige. Soma-se se a isto o fato da fragilidade da relação trabalhista, em que podem ser desativados da plataforma com um simples clique. Receber boa avaliação dos passageiros também se alia ao montante de pressões sob a atividade de motorista, pois a avaliação positiva dos passageiros é um dos fatores que os mantém ativos nas plataformas. Para o Sr. Marcos (2023, s/p): “só o desgaste no trânsito nos mata, ainda tem os barulhos da rua, dos passageiros e as preocupações do dia a dia”.

Considerando todos esses fatores que influenciam na saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras, perguntou-se aos motoristas na pesquisa de campo sobre a adesão a planos de saúde: apenas 15% afirmaram possuir. Assim, em um momento em que precisarem de atendimento médico, 85% terão que arcar com despesas financeiras de um tratamento particular ou recorrer ao Sistema Único de Saúde e aguardar vaga para ter seu tratamento iniciado. O Sr. José Antônio informa que “aqui nós contamos com a sorte, ninguém pode adoecer e parar o trabalho, mesmo doente tem que trabalhar, só recebe quem trabalha”.

Buscando mecanismos de controle sobre suas próprias jornadas, 95% dos motoristas relataram estabelecer metas a serem cumpridas. Essas metas são auto impostas de acordo com a necessidade financeira de cada um e normalmente resultam em aumento de jornada de trabalho para cumprirem com seus objetivos. Segundo relato do Sr. Fábio: “Preciso anotar quanto devo receber em cada dia pra no fim do mês ter dinheiro pra pagar as contas de casa e o inglês da minha menina”.

Grande parte dos entrevistados afirma que possui veículo próprio para realizar a sua jornada, apenas 2 alugam em locadoras locais. Os taxistas possuem isenção de alguns impostos na hora da compra do veículo novo, mas até nesse momento se revela a falta de direitos dos motoristas agregados a plataformas digitais. Sr. Ricardo relata que recentemente esteve em uma concessionária local com intuito de comprar um veículo, através de linhas de financiamento, já que ele aluga um fiat mobi para trabalhar e ficou insatisfeito ao entender que ele não poderia ter abatimento no valor de compra pois não é reconhecido como taxista.

O quadro 2 traz o resumo dos elementos que caracterizam precarizações encontradas na cidade de Ituiutaba para os trabalhadores motoristas de transporte de passageiros por plataformas digitais que foram trazidas durante toda esse tópico:

Quadro 2: Elementos que caracterizam precarização do trabalho no grupo pesquisado

Precarizações
Média de 13h40 minutos de jornada diária
Não realizam descanso entre as jornadas
Sem horário estabelecido para intervalos e alimentação
Não possui sede física para descanso e necessidades fisiológicas
Não possuem carteira de trabalho assinada
Insalubridade do trânsito
Veículos sem espaço para movimentação do corpo
Nenhum suporte quando tiveram acidentes durante o trabalho
São extremamente controlados pela plataforma
Vulnerabilidade do vínculo

Fonte: Pesquisa Direta, 2023. Org.: Oliveira (2023).

Conclui-se que são vários os desafios encontrados para exercer a profissão de motorista agregado as plataformas digitais. Apesar de uma série de avanços alcançados na legislação trabalhista nas últimas décadas, ainda são enormes as lacunas a serem preenchidas e são muitas as dificuldades de implementação. Sendo assim, o trabalhador continua sendo o elo mais frágil da cadeia de relações trabalhistas e ainda tem que lidar com eventos inesperados, como a pandemia da COVID-19, que resultam em diversos novos impactos para a toda população.

4.2 Impactos da pandemia no trabalho dos motoristas de plataformas digitais em Ituiutaba/MG

A pandemia da COVID-19 evidenciou diversos problemas sociais enfrentados em todo o mundo. Pessoas com a saúde associada a grupos de risco ou em situação de vulnerabilidade social experimentaram sensações ainda mais ameaçadoras. O mundo do trabalho também foi fortemente impactado.

Esta seção conterá as exigências das plataformas para os motoristas durante o período que compreende o período da pandemia, especialmente quanto à restrição de mobilidade, que foi uma das medidas impostas pela Organização Mundial de Saúde para evitar a disseminação do vírus da COVID-19.

No final do ano de 2019, na China foi diagnosticado em seres humanos um novo tipo de vírus, com transmissão pelo ar ou superfícies contaminadas, teve uma rápida evolução e com grande alastramento mundial. Em março de 2020 foi decretado pela Organização Mundial de Saúde, a situação pandêmica, o vírus havia se espalhado globalmente. No dia 26 de fevereiro de 2020, segundo o portal da Saúde do Governo Federal (2020) foi diagnosticado o primeiro

caso de COVID-19 no Brasil, um homem de 61 anos que retornou de viagem ao exterior. Já em Ituiutaba/MG, foi divulgado pela Prefeitura Municipal, um boletim informativo constatando em 10 de abril de 2020 (figura 12), o primeiro caso da doença. O estado de emergência no município já havia sido declarado através do Decreto nº 9.357 de 17/03/2020.

Figura 12: Boletim Municipal Diário, 2020.



Fonte: Site Prefeitura Municipal de Ituiutaba

A maior parte das plataformas digitais para transporte de passageiros e passageiras estava iniciando suas atividades em Ituiutaba-MG no mesmo período. O primeiro registro de uma plataforma digital operando na cidade foi feito através do site de notícias Regionalzão e coincide com o período relatado pelos motoristas para o início das atividades deles como agregados a plataformas digitais. Sendo assim, não foi possível comparar as informações obtidos pelos motoristas durante a pandemia com o período que a antecedeu.

Considerando que o fim da pandemia só foi decretado pela OMS em 05 de maio de 2023, essa pesquisa aconteceu em período bastante semelhante ao da mencionada pandemia. O projeto inicial foi escrito no final do ano de 2021 e as finalização das entrevistas até junho de 2023.

As exigências para atuar durante esse período pandêmico foram as mesmas em todas as plataformas: álcool em gel para uso do motorista e passageiro, viajar com os vidros abertos, higienizar o veículo após cada corrida, uso de máscaras e proibição de passageiros no banco da frente (tabela 4). Segundo o relato de 10 entrevistados, constatou-se que os usuários desse serviço identificaram que ele seria um meio mais seguro que o transporte coletivo para atender a sua demanda de locomoção durante a pandemia. A motorista Angela afirmou que “a

preocupação foi muito grande, tenho três filhos pra cuidar sozinha, precisava trabalhar. Coloquei duas máscaras de tecido e pedi proteção de Deus”.

Tabela 4: Medidas adotadas para contenção COVID-19

Plataforma	Álcool em Gel 70%	Máscara	Higienização do Veículo	Sem passageiros banco da frente
Juice	Sim	Sim	Sim	Sim
Loghaly	Sim	Sim	Sim	Sim
OiCar	Sim	Sim	Sim	Sim
POP10	Sim	Sim	Sim	Sim
TRIPS	Sim	Sim	Sim	Sim
Turbo7	Sim	Sim	Sim	Sim
UBZERO	Sim	Sim	Sim	Sim

Fonte: Pesquisa direta (2023). Org.: Oliveira (2023).

O álcool em gel 70% foi recomendado para assepsia das mãos e higienização de superfícies. Em Ituiutaba houve falta dos produtos no comércio, havia filas de espera nos locais em que ele era vendido: farmácias, supermercados e demais empresas de higienização e saúde. Mas, em pouco tempo as indústrias capitalistas se reorganizaram e maximizaram a produção e os custos. Aumentando os custos que os motoristas teriam para executar sua atividade. De acordo com uma publicação na revista Exame a falta foi em todo o Brasil:

Assim que a pandemia do novo coronavírus chegou ao Brasil, há mais de dois meses, um dos primeiros produtos a sumir das prateleiras foi o álcool em gel. O preço do produto, eficaz na higienização das mãos contra o vírus, disparou e houve escassez na matéria prima para a produção de mais frascos. O mesmo aconteceu com as máscaras, que viu os preços aumentarem em até 10 vezes em alguns casos (Salomão, 2020, p. 1).

Sobre o uso da máscara, desde o início da pandemia o seu uso foi recomendado, primeiramente de forma espontânea e depois por força de dispositivos legais municipais, estaduais e federais. Como já relatado também houve desabastecimento do produto e a saída rápida encontrada foi a confecção de máscaras de tecido, que tinham uma menor eficiência, mas já auxiliavam na redução da transmissão do vírus. Um estudo publicado da revista Comunicação em Ciência da Saúde traz o seguinte:

A máscara confeccionada de tecido pode minimizar a disseminação do vírus por pessoas assintomáticas ou pré-sintomáticas que possam estar transmitindo o vírus sem conhecimento. Para ser considerado como uma barreira física, a máscara necessita possuir no mínimo duas camadas de pano. Podem ser confeccionadas em tecido de algodão, tricoline, TNT ou outros tecidos (Silva et al, 2020, p. 3).

A figura 13 ilustra uma motorista da plataforma digital Uber executando suas atividades no período da pandemia, aqui ela utiliza uma máscara de TNT, descartável. Outro grande problema encontrado com as máscaras foi o descarte incorreto delas. Muitas, passaram a ser descartadas indevidamente, até mesmo nas ruas. As máscaras mais eficientes tiveram seu uso, no desabastecimento, reservado a profissionais da saúde.

Figura 13: Motorista usando máscara.



Fonte: Site AutoEsporte, 2020.

A saber os tipos de máscaras que seriam adequadas para o período pandêmico: N95/PFF2 – possuem potencial de filtragem maior, seguem padrão americano e do INMETRO; a KN95 é um modelo equivalente, mas com padrão chinês; a máscara cirúrgica, apresenta uma proteção mediana mais indicada para indivíduos vacinados. E por fim, as que foram utilizadas por grande parcela da população, as máscaras de tecido que oferecem menor proteção, mas eram as que estavam disponíveis ou acessíveis e ainda tem a vantagem de serem higienizadas e reutilizadas (Comunicação em Ciência da Saúde, 2020).

Duas das medidas para evitar a propagação do vírus recomendadas pelas OMS estavam dentre as exigências das plataformas para que seus motoristas seguissem. Segundo relato de todos os entrevistados nenhuma das empresas forneceu estes equipamentos de proteção, seguindo a lógica já destacada durante toda essa dissertação de que os trabalhadores e as trabalhadoras que arcam com todos os meios de produção da viagem. Não houve orientação

para que os motoristas não trabalhassem, se houvesse solicitação de viagem, com o atendimento das exigências, eles poderiam atender.

Um dos motoristas entrevistados fez um relato emocionado:

Levei uma amiga minha para morrer. De manhã ela fez a chamada pelo aplicativo para ir ao Ambulatório do Covid, de lá, ela foi para UTI do hospital São José e veio a óbito à noite. Eu tive medo, ainda não tinha tomado vacina, mas era meu trabalho, precisava atender a chamada. Coloquei duas máscaras, abri os vidros e fui (Elton, 2023, s/p).

Essa fala contempla a falta de segurança a que esses profissionais foram submetidos. Não houve nenhum relato do público entrevistado que levasse ao entendimento de que as empresas responsáveis pelas plataformas digitais os ajudaram ou guiaram nessa fase. Serve também como demonstrativo da importância de se dar voz e visibilidade a estes profissionais, através de pesquisas científicas que levem ao conhecimento do público em geral todos esses problemas. A conclusão deste trabalho tem esse como um dos objetivos.

4.3 Perspectivas futuras dos motoristas das plataformas digitais

Diante de tantas adversidades, o cenário apresentado na cidade de Ituiutaba/MG para esses trabalhadores e trabalhadoras não é muito promissor. A maioria deles vê a atividade de motorista agregado a plataforma digital como um trabalho temporário. Eles precisam pagar as contas de casa, sustentar financeiramente suas famílias, enfrentando todas os desafios impostos pelo mercado de trabalho.

Os motoristas mais idosos com menor escolaridade e maior idade, são um grupo excluído pelas empresas no momento de contratações. Assim eles veem essa atividade como algo que não exigiria muitas habilidades e vão levando os dias. Para os mais jovens, é um trabalho temporário, aguardando uma chance para se recolocarem novamente em cargos que garantam direitos trabalhistas.

Para esta pesquisadora, essa atividade está caracterizada pela citação de Ricardo Antunes, quando diz que “qualquer trabalho é melhor que nenhum trabalho”. Essa é a melhor frase para expressar o que esse ramo apresenta e fornece aos trabalhadores. Não há perspectiva de melhora, não há plano de carreira, não há legislações que protejam essas pessoas. Um simples clique os desativa da plataforma sem que tenham direito a reclamar. A invisibilidade jurídica e social é um fator muito marcante.

Em ação movida pelo Ministério Público do Trabalho na 4ª Vara do trabalho em São Paulo, em 15 de setembro de 2023, a justiça condenou a empresa Uber a pagar 1 bilhão de reais em indenizações e a assinar a carteira de todos os motoristas. A empresa recorreu da ação que ainda está tramitando na justiça. Essa ação pode abrir precedência para outras e quem sabe chamar atenção dos governantes e do poder judiciário.

Ainda foi possível perceber outra realidade na cidade, segundo relato dos motoristas, não é possível mais abrir pontos de táxis e nem pedir autorização para trabalhar como taxista. Desta forma, muitos colegas deles já migraram para centrais de táxis clandestinas que atuam em sistemas parecidos com as plataformas digitais. Ao invés de receber chamadas pelo aplicativo da plataforma, eles recebem por outros dispositivos de mensagens instantâneas ou mesmo por chamadas telefônicas ou rádio amador. Destacaram que alguns passageiros ainda tem dificuldades com a tecnologia e por isso preferem ligar em uma central para solicitar suas viagens. Nesse caso, o preço da viagem é fixo e o motorista paga uma taxa a central para ficar filiado a ela.

Todos eles se consideram Uber. O termo Uberização se refere a processos que não se restringem a empresa Uber e nem se iniciam com ela. A Uber é uma dentre muitas outras plataformas digitais. Em todos os diálogos foi possível perceber que eles se não se veem como motoristas que operam em uma plataforma digital, mas sim Uber. O Sr. Daniel disse “comecei a trabalhar como Uber no início de 2022”, já o Sr. Elton informou “Sou Uber desde o ano passado”. O termo Uber é o que fica na memória dessas pessoas, demonstrando a influência que sua pioneira tem em todas as outras plataformas.

Foi possível identificar o quanto esse grupo necessita de amparo legal para ter condições mínimas de realizar sua atividade. A precarização do trabalho deles se apresenta em muitas formas: na jornada excessiva, alguns ficando até 24 ativos na plataforma, na falta das condições mínimas de um local para descanso entre as corridas, no estresse provocado pelo trânsito, na insalubridade de passar horas dentro de um veículo em uma cidade que costumeiramente registra mais de 40°C. Também se expressa na falta de ergonomia dentro dos veículos.

Acredita-se que possam ocorrer algumas mudanças através das ações judiciais que tramitam na justiça trabalhista. Mas sempre existirão outras formas de empresas com pessoas que se dizem empreendedores que exploram a Classe-que-vive-do-trabalho, como é o caso já identificado na cidade sobre essas centrais de táxis clandestinos. Esse é um ponto que pode ser pesquisado por outras pessoas que tem interesse em estudar “trabalho e a precarização do mesmo”, a fiscalização é ineficiente ou até mesmo inexistente.

Ainda há que se relatar que em julho de 2023, na cidade de Ituiutaba, o transporte coletivo público passou a ter tarifa zero, a pesquisa foi realizada anteriormente, mas imagina-se que os ganhos financeiros dessa classe possam ter tido mudanças com a oferta gratuita de transporte.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo teve como objetivo compreender o trabalho dos motoristas de transporte de passageiros das plataformas digitais que operam na cidade de Ituiutaba, caracterizando as plataformas, identificando as condições em que eles atuam em cada uma e pesquisando os impactos que a pandemia da covid-19 teve sobre essa categoria.

Para entender sobre a Geografia do Trabalho, o trabalho em si, o novo mundo digital do trabalho e sobre a mobilidade urbana foram realizadas leituras bibliográficas e o levantamento de informações a partir das entrevistas. O processo de localização dos motoristas para as entrevistas foi uma tarefa árdua, muitos foram encontrados, nem todos se disponibilizaram a participar. Acredita-se que o cumprimento de metas, o receio de fiscalizações trabalhistas e o descrédito da educação brasileira tenham sido possíveis motivos para as dificuldades encontradas. Por não terem um espaço físico fixo para ficarem, foi preciso encontrá-los durante corridas ou em locais que foi possível perceber a presença dos mesmos.

O último capítulo traz todos os resultados obtidos nas análises das informações, que se refletem em gráficos, tabelas e citação de trechos de falas dos motoristas entrevistados. Como análise final foram registradas 7 empresas que possuem plataformas digitais que agregam motoristas para o transporte de passageiros, nenhuma delas oferece condições mínimas de infraestrutura para os seus agregados. Os motoristas são detentores da força de trabalho e do meio de produção, e ainda assim, são extremamente controlados e vigiados pela tecnologia. Ainda realizam exaustivas e desumanas jornadas de trabalho, não conseguem descansar ou dormir o necessário para repor suas energias, com uma média de 13h40 minutos de trabalho diárias. Não há pausa para descanso, para as necessidades fisiológicas ou para alimentação. Estão sujeitos ao estresse e as condições insalubres do trânsito.

Com a reforma trabalhista de 2017, todos os trabalhadores e trabalhadoras brasileiros passaram a ser desrespeitados pois os acordos trabalhistas podem imperar sobre o legislado, as plataformas não estipulam jornadas de trabalho, mas aumentam as metas dos motoristas. Percebeu-se que muitos desconhecem os direitos trabalhistas que viriam a ter caso tivessem o amparo e normalização das leis.

A classe trabalhadora brasileira sofre com a precarização do trabalho desde que o início das atividades pós colonização. Sempre houve uma classe super explorada e outra lucrando absurdamente com esse fato. Os escravos trazidos para o Brasil, os imigrantes que buscaram

melhores ofertas que em seus países nunca foram devidamente valorizados ou tiveram seus direitos reconhecidos.

Após muitas lutas, algumas leis começaram a ser publicadas, mas só em 1988 com a Constituição brasileira que essa gama de direitos foi realmente incorporada no cotidiano, ainda assim muitos as burlam. Há milhares de ações tramitando na justiça trabalhista, anos de demora para que essas pessoas possam ter algum benefício financeiro pelo seu trabalho precário.

Sobre os motoristas de transporte que operam por plataformas digitais, essa nova modalidade de organização do trabalho, a uberização, não é a salvação de ninguém. A Uber é uma empresa privada com recursos praticamente ilimitados para se manter como líder global visando apenas seus próprios interesses. A uberização para o transporte de passageiros em Ituiutaba-MG reflete uma tendência global em que o trabalhador está se transformando em trabalhador autônomo; as empresas que desenvolvem a plataformas digitais tem total controle e subordinação do trabalho, os motoristas são controlados o tempo todo, suas rotas, o atendimento ao passageiro, tempo de viagem, conforto do veículo, etc.; de um certo número de trabalhadores, passa a contar com uma multidão de pessoas disponíveis. Recentemente foi divulgado em redes sociais que na Cidade do Rio de Janeiro, os motoristas tem obrigação de ligar o ar condicionado para conforto dos passageiros, sem nenhuma preocupação com o motorista.

Quanto aos problemas de mobilidade urbana, o qual todos as plataformas digitais que atuam em Ituiutaba afirmam ser uma solução, há que se relatar que irão poluir mais, congestionar mais e talvez oferecer o transporte a um preço mais justo para o passageiro mas a que custo será para o motorista?

O povo brasileiro, o povo tijucano sobrevive, luta e tentar manter suas famílias financeiramente, mas quando o desemprego bate à porta de um pai de família, toda atividade remunerada será bem-vinda, mesmo que seja com tão precarizada quanto esta, minimamente garante o pão para sua família.

Acredita-se que diante da importância e relevância do tema dessa dissertação o assunto não foi esgotado, visto que há muitas ações judiciais tramitando, o interesse capitalista só cresce. Há muito o que conhecer, pesquisar e relatar para amparar essa classe que precisa conhecer e lutar por seus direitos. Desejamos que este trabalho possa fornecer amparo científico e nortear outros estudos sobre precarização do trabalho e uberização.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?. **Questões do trabalho**. v. 34. n. 38. Jan-Abr, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/VHXmNyKzQLzMyHbgcGMNNwv/#>. Acesso em 10 out. 2023. DOI: <https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>.
- ADELINO JÚNIOR. Uber começa a operar em Ituiutaba nesta terça-feira (3); motoristas podem se cadastrar como parceiros. **Regionalzão**. Ituiutaba, 02 dez. 2019. Disponível em: <https://regionalzao.com.br/noticia/27033/uber-comeca-a-operar-em-ituiutaba-nesta-terca-feira-3-motoristas-podem-se-cadastrar-como-parceiros>. Acesso em: 08 jan. de 2023.
- ALBANO, João Fortini. **Vias de transporte**. Porto Alegre: Bookman, 2016.
- ALBORNOZ, Suzana. **O que é trabalho**. São Paulo: Brasiliense, 2008.
- ALVES, Giovanni. **O novo (e precário) mundo do trabalho**: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo. São Paulo: Boitempo, 2010.
- ALVES NETO, Fausto Amador. **Carona "solidária", redes sociais e direito dos transportes**: perspectiva e novas configurações do fluxo de pessoas. 2021. 250 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/32845>. Acesso em 10 fev. 2023. DOI: <http://doi.org/10.14393/ufu.te.2021.562>.
- ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2009.
- ANTUNES, Ricardo *et al.* **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.
- ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.
- ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho?**: Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade no mundo do trabalho. São Paulo: Cortez, 2011.
- ARAGÃO, Joaquim José Guilherme *et al.* Transportes no Brasil: que história contar?. **Revista Transportes**, v. 9, n. 2, p. 87 – 107, 2001. Disponível em: <https://revistatransportes.org.br/anpet/article/view/172/154>. Acesso em: 04 mar. 2023. DOI: <https://doi.org/10.14295/transportes.v9i2.172>.
- BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.
- BERGMAN, Lia; RABI, Nidia Inês Albessa de. **Mobilidade e política urbana**. Rio de Janeiro: IBAM, 2005.
- BEHS, Paola. **Uber no Brasil**: Regulamentação e economia compartilhada. 2017. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Econômicas) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017. Disponível em:

https://lume.ufrgs.br/handle/10183/168836?locale-attribute=pt_BR. Acesso em: 07 maio de 2023.

BORTOLE, Amanda Izabel de. **A regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros: uma análise à luz dos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência**. 48f. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Direito) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2018. Disponível em: <https://dspace.mackenzie.br/handle/10899/20743>. Acesso em: 07 maio 2023.

BRANDAO, Glaucia Brito. **Transportes e o meio ambiente no Brasil**. Dissertação (Mestrado) - Instituto Militar de Engenharia, 1996. Disponível em: <https://bdex.eb.mil.br/jspui/handle/1/877>. Acesso em: 04 abr. 2023.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988.

BRASIL. **Decreto nº 9.792, de 14 de maio de 2019**. Regulamenta o inciso III do parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre a exigência de inscrição dos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros como contribuinte individual do Regime Geral de Previdência Social. Brasília, DF: Presidência da República, 2019. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D9792.htm. Acesso em: 27 fev. 2023.

BRASIL. **Lei nº 185 de 14 de janeiro de 1936**. Institui as comissões de salário mínimo. Brasília, DF: Presidência da República, 1936. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-185-14-janeiro-1936-398024-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 28 maio. 2023.

BRASIL. **Lei nº 13.429 de 31 de março de 2017**. Altera dispositivos da Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, que dispõe sobre o trabalho temporário nas empresas urbanas e dá outras providências; e dispõe sobre as relações de trabalho na empresa de prestação de serviços a terceiros. Brasília, DF: Presidência da República, 2017. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113429.htm. Acesso em 11 de abr. 2023.

BRASIL. **Lei nº 13.467 de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Brasília, DF: Presidência da República, 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm. Acesso em: 10 abr. 2023.

BRASIL. Secretaria de Política Econômica. **Pesquisa Nacional por amostra de domicílios contínua**. Brasília, DF: SPE, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/fazenda/pt-br/centrais-de-conteudos/publicacoes/conjuntura-economica/emprego-e-renda/2022/informativo-pnad-jan2022.html#:~:text=Compara%C3%A7%C3%A3o%20Interanual%20%2D%20A%20taxa%20de,PO%20registrou%20alta%20de%209.4%25>. Acesso em 25 mar de 2023.

CANNAS, Fábio. Uberização do trabalho: a ilusão de não se subordinar. *In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL EM DIREITOS HUMANOS E SOCIEDADE*, 2., 2019, Criciúma. **Anais [...]**. Criciúma: [s.n.], 2019. Disponível em: <http://periodicos.unesc.net/AnaisDirH/article/view/5793>. Acesso em: 11 abr. 2023.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. Belém: Imprensa Nacional, 2005.

CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES. Desemprego, informalidade e clandestinidade no setor de transportes. **Revista dos Transportes Públicos**: Revista da ANTP, São Paulo, ano 21, n. 83, p. 87-96, 2. trim. 1999. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2016/4/4/revista-completa-85.pdf>. Acesso em 06 mai. de 2023.

CIDADE, Roberto Berttoni; LEÃO JÚNIOR, Teófilo Marcelo de Arêa. O direito ao transporte como direito fundamental social. **Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade**, [s.l.], v. 2. n. 1. Brasília, 2016. Disponível em: <https://www.indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509>. Acesso em: 07 jan. 2023. DOI: <https://doi.org/10.26668/IndexLawJournals/2525-989X/2016.v2i1.509>.

CHIZZOTTI, Antônio. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. 9. ed. São Paulo: Cortez, 2008.

COUTO, Eduardo Castro. **No próximo, desce!:** o transporte clandestino na Zona Sul de São Paulo (1989-2004). 127f. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2009. 126p. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/bitstream/handle/13173/1/Eduardo%20Castro%20Couto.pdf>. Acesso em 28 abr. 2023.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa**. Curitiba: Positivo, 2004.

FILGUEIRAS, Vitor; ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. *In: ANTUNES, Ricardo (org.). Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. São Paulo: BoiTempo, 2020. DOI: <https://doi.org/10.22409/contracampo.v39i1.38901>.

FOGAROLLI FILHO, Paulo Roberto. Os trabalhadores invisíveis: os reflexos da crise no direito do trabalho em tempos de pandemia. **Revista de Direito, governança e novas tecnologias**, Florianópolis, v. 6, n. 2., 2020. Disponível em: <https://indexlaw.org/index.php/revistadgnt/article/view/7016>. Acesso em: 12 abr. 2023. DOI: <https://doi.org/10.26668/IndexLawJournals/2526-0049/2020.v6i2.7016>.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, Deise Luiza da Silva. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cadernos Ebape.br.**, Rio de Janeiro, v. 17, Edição Especial, Rio de Janeiro: 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cebape/a/9NJd8xMhZD3qJVwqsG4WV3c/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 10 fev. 2023. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1679-395176936>.

FRAZÃO, Ana. **A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber**. [S.l.], 01 nov. 2016. Portal: Jota. Disponível em: https://www.jota.info/paywall?redirect_

to=www.jota.info/opiniao-e-analise/colunas/constituicao-empresa-emercado/decisao-reino-unido-sobre-os-motoristas-da-uber-o-que-temos-aprender-com-ela-01112016. Acesso em: 10 abr. 2023.

FRANZ, Cristiane Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A história do trânsito e sua evolução**. 2012. Monografia (Especialização Lato Sensu em Gestão, Educação e Direito de Trânsito). Joinville, 2012. Disponível em: https://issuu.com/tutorialuiza/docs/a_historia_do_transito_e_sua_evoluc. Acesso em: 31 mar. 2023.

GAIA, Fausto Siqueira. **As novas formas de trabalho no mundo dos aplicativos: o caso “UBER”**. 2018. 360 f. Tese (Doutorado em Direito) – Programa de Estudos Pós-Graduados em Direito, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2018. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/handle/handle/21889>. Acesso em: 11 abr. 2023.

GEORGE, Pierre. **Sociologia e geografia**. Rio de Janeiro: Forense, 1969.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GIUSTINA, Nicole Schultz Della. **Zero Hour Contracts e Contrato Intermitente: precariedade ou oportunidade no direito do trabalho brasileiro e inglês**. 2019. 97 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Faculdade de Direito da Universidade do Rio Grande do Sul, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 2019. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/221407/001125899.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 09 abr. 2023.

GRAHAM, Mark; AMWAR, Mohammad Amir. Trabalho digital. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: BoiTempo, 2020.

IBGE. **Censo demográfico**. [S.l.], 2022. Portal. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/ituiutaba>. Acesso em 10 jan. 2024.

IBGE. **Desemprego**. [S.l.], 2023. Portal. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso em 20 jun. 2023.

ITUIUTABA. **Decreto nº 9.357, de 17 de março de 2020**. Declara situação de emergência em saúde pública no município de Ituiutaba-MG. Ituiutaba: Prefeitura, 2020. Disponível em: <https://static-data.com.br/pmi/upload/publicacoes/decreto-n-9-357-de-17-de-marco-2020.pdf>. Acesso em: 26 out. 2022.

JANELA ABERTA. **LOGHALY driver mobilidade inteligente já está em Ituiutaba**. Ituiutaba, 2022. Portal: **Janela Aberta**. Disponível em: <https://canaljanelaaberta.com/loghaly-driver-mobilidade-inteligente-ja-esta-em-ituiutaba/>. Acesso em 10 maio 2023.

JUICETRANSPORTES. **IDOSOS de Ituiutaba terão transporte gratuito para se vacinarem**. Ituiutaba, 2021. Instagram: @juicetransportes. Disponível: <https://www.instagram.com/p/CcDlXr2toZR/?igshid=MzRlODBiNWFlZA==>. Acesso em 10 jun. 2023.

JUICETRANSPORTES. **O MELHOR App da região**. Ituiutaba, 2022. Instagram:

@juicetransportes. Disponível:

<https://www.instagram.com/p/CcEFEScrB2r/?igshid=MzRIODBiNWFlZA==>. Acesso em 10 jun. 2023.

LUCA, Tânia Regina de. **Indústria e trabalho na história do Brasil**. São Paulo: Contexto, 2001.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARTINELLI, Maria Lúcia. **Pesquisa qualitativa**: um instigante desafio. 2. ed. São Paulo: Veras Editora, 1999.

MARTINES, Fernando. Juiz reconhece vínculo de emprego com Uber e cunha termo uberização. **Conjur**, 14 fev. 2017. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2017-fev-14/juiz-reconhece-vinculo-emprego-uber-cunha-termo-uberismo>. Acesso em: 20 abr. 2023.

MARTINS, Sergio Pinto. **A terceirização e o direito do trabalho**. São Paulo: Atlas, 2011.

MATTOS, Marcelo Bardaró. **O sindicalismo brasileiro após 1930**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2003.

MENDES, Rosyvânia Araújo *et al.* Plataformas digitais de transporte de pessoas e a precarização do trabalho. *In*: JORNADA INTERNACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS, 9., 2019. São Luís. **Trabalhos apresentados [...]**. São Luís: UFMA, 2019. Disponível em: http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2019/images/trabalhos/trabalho_submissaoId_1218_12185cc82b4dda6c1.pdf. Acesso em: 14 abr. 2023.

MENEZES, Sócrates. Geografia e trabalho: teoria e método. **Geopauta**. [S. l.], v. 4, n. 4, p. 157-167, 2020. DOI: 10.22481/rg.v4i4.6003. <https://doi.org/10.22481/rg.v4i4.6003>. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/index.php/georticle/view/6003>. Acesso em: 13 maio. 2023.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. Rio de Janeiro: Vozes, 2007.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento**: pesquisa qualitativa em saúde. São Paulo: Hucitec, 2006.

MIRANDA, Hélio Carlos de. **Urbanização e Cidades**: análises da microrregião de Ituiutaba (MG). 2013. 431 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2013. Disponível em: <http://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/15977/1/UrbanizacaoCidadesAnalise.pdf>. Acesso em 20 jan. 2023.

MOREIRA, Teresa Coelho. Algumas questões sobre o trabalho 4.0. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 9, n. 86, mar. 2020. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12178/170751>. Acesso em: 14 abr. 2023.

OICARTRANSPORTES. **OiCar**. Ituiutaba, 2023. Portal. Disponível em: <https://instagram.com/OiCartransporte?igshid=MzRlODBiNWFlZA==>. Acesso em 12 maio 2023.

OLIVEIRA, Carlos Roberto de. **História do trabalho**. São Paulo: Ática, 2006.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves; LESSA, Simone Narciso. O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, MG, 2011, v. 12, n. 40, p. 26–45, 2011. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16414>. Acesso em: 31 mar. 2023. DOI: <https://doi.org/10.14393/RCG124016414>.

PESSÔA, Vera Lúcia Salazar; RAMIRES, Julio Cesar de Lima. Amostragem em pesquisa qualitativa: subsídios para a pesquisa geográfica. In: MARAFON, G. J. *et al.* (org.). **Pesquisa qualitativa em geografia**: reflexões teórico-conceituais e aplicadas. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2013. 542p.

PIQUET, Rosélia. **Indústria e território no Brasil contemporâneo**. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2014.

SALOMÃO, Karin. A corrida do álcool em gel: como o produto foi da escassez ao excesso. **Exame**. 2020. Disponível em: <https://exame.com/negocios/depois-de-corrída-por-alcool-em-gel-estoque-estabilizou-e-ha-ate-sobra/>. Acesso em 20 nov. 2023.

SANDRONI, Paulo. **O que é mais-valia**. São Paulo: Brasiliense, 2005.

SANTOS, Joelma Cristina. **Dos canaviais à “etanolatria”**: o (re)ordenamento territorial do capital e do trabalho no setor sucroalcooleiro da Microrregião Geográfica de Presidente Prudente, SP. 2009. 375 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós- Graduação em Geografia – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009. Disponível em: http://www.lagea.ig.ufu.br/biblioteca/teses/joelma_cristina_dos_santos.pdf. Acesso em 02 jan. 2023.

SANTOS, J. E. S. S.; SOUZA, G. A. Uma Análise do Espaço na Geografia dos Transportes Dentro da Ciência Geográfica. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO, SUSTENTÁVEL, 4., 2010, Faro, Portugal. **Anais [...]**. Faro, Portugal: Pluris, 2010. Disponível em: <http://pluris2010.civil.uminho.pt/Actas/PDF/Paper214.pdf>. Acesso em: 31 mar. 2023.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. 4.ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SALGADO, Hebert Canela. **Meios de transporte e roteiros**. Montes Claros: Instituto Federal do Norte de Minas Gerais, 2015.

SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais**. 6. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2006.

SCHMIDT, Elcio Luís. **O sistema de transporte de cargas no Brasil e sua influência sobre a Economia**. 2011. 88f. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) – Departamento de Ciências Econômicas – Universidade de Santa Catarina. Florianópolis, 2011. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/121082>. Acesso em 06 mar. 2023.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução Industrial**. São Paulo: Edipro, 2016.

SILVA, Eduardo; ROMÃO, Ira. Mulheres falam sobre trabalhar como motoristas de aplicativo. **Mural**. 2021. São Paulo. Disponível em: <https://www.agenciamural.org.br/mulheres-falam-sobre-a-rotina-e-os-desafios-de-se-trabalhar-como-motoristas-de-aplicativo/>. Acesso em 03 nov. 2023.

SILVA, et al. Uso de máscara de tecido pela população na contenção da disseminação da Covid-19. **Comunicação em Ciências da Saúde**. Brasília, v. 31, 2020. Disponível em: <https://revistaccs.escs.edu.br/index.php/comunicacaoemcienciasdasaude/article/view/730/315>. Acesso em 25 out. 2023.

SILVA, Francisco Gildemir Ferreira da. Transporte irregular de passageiros versus regular: um estudo de intervenções regulatórias com modelo Logit. **ANTT**, Brasília, v. 2, n. 1, p. 16-25, 2010. Disponível em: http://seminario.antt.gov.br/index.php/content/view/15058/TRANSPORTE_IRREGULAR_D_E_PASSAGEIROS_VERSUS_REGULAR__UM_ESTUDO_DE_INTERVENCOES_REGULATORIAS_COM_MODELO_LOGIT.html. Acesso em 13 de maio. 2023.

SILVA, William Ferreira da. **O avanço do setor sucroenergético no Cerrado: os impactos da expansão canavieira na dinâmica socioespacial de Jataí**. 2011. 218 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Campus Jataí, Jataí, 2011. Disponível em: <https://repositorio.bc.ufg.br/tede/bitstream/tde/1867/1/Dissertacao%20William%20F%20da%20Silva1.pdf>. Acesso em 20 fev. 2023.

SINGER, Paul. **Interpretação do Brasil**. São Paulo: Contexto, 1984.

SIRQUEIRA, Ana Carolina Gomes. **Doenças Ocupacionais em motoristas de transporte urbano**. 2021. 38 f. Trabalho de Conclusão de Curso. Faculdade de Ceilândia, Brasília, 2021. Disponível em: https://bdm.unb.br/bitstream/10483/32750/1/2021_AnaCarolinaGomesSiqueira_tcc.pdf. Acesso em 07 out. 2023.

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

SOUZA, Luiz Eduardo Simões de. (org). **As origens da indústria no Brasil**. São Paulo: LCTE, 2008.

SPOSITO, Eliseu Savério *et al.* **Geografia e migração: movimentos, territórios e territorialidades**. São Paulo: Expressão Popular. 2010.

THOMAZ JÚNIOR, Antonio. **Dinâmica geográfica do trabalho no século XXI: limites explicativos, autocrítica e desafios teóricos**. 2009. 499 f. Tese (Livre-Docência em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/106709>. Acesso em 20 jun. 2023.

THOMAZ JÚNIOR, Antônio. Por uma Geografia do Trabalho! (reflexões preliminares). **Revista Tamoios**, [s.l.], v. 1, n. 1, jun. 2010. DOI: <https://doi.org/10.12957/tamoios.2005.585>. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/tamoios/article/view/585>. Acesso em: 20 abr. 2022.

TRIPS. **Quem somos**. [s.l.], 2023. Portal. Disponível em: <https://www.Tripsbr.com.br/quem-somos/>. Acesso em 16 abr. 2023.

TURBO7. **Turbo7mobilidadeurbana**. Ituiutaba, 2023. Instagram: @Turbo7mobilidade. Disponível em: <https://www.instagram.com/Turbo7mobilidade/>. Acesso em 28 jun. 2023.

UBER Technologies Inc. **Dirigir**. São Paulo, 2021. Portal. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/>. Acesso em: 10 abr. 2023.

UBERIZAÇÃO. **Uberização**. Rio de Janeiro: Academia Brasileira de Letras, 2021. Disponível em: <https://www.academia.org.br/nossa-lingua/nova-palavra/uberizacao>. Acesso em: 20 abr. 2023.

UBZERO. **Home**. [s.l.], 2023. Portal. Disponível em: <https://ubzero.com.br/>. Acesso em 16 abr. 2023.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Motoristas de aplicativos no Brasil tiveram perda expressiva de renda com a pandemia**. Belo Horizonte, 2020. Portal. Disponível em: <https://ufmg.br/comunicacao/noticias/nota-tecnica-revela-detalhes-sobre-o-impacto-da-pandemia-nos-motoristas-de-aplicativo>. Acesso em: 10 mar. 2023.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte e Meio Ambiente**. São Paulo: ANTP/BNDES, 2007.

VINUTO, Juliana. A Amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. **Revista Temáticas**. Campinas, v. 22, ano 44, 203 – 220, ago/dez 2014. Disponível em: <https://econtents.bc.unicamp.br>. Acesso em: 27 jan. 2023. DOI: <https://doi.org/10.20396/tematicas.v22i44.10977>.

WISNIEWSKI, Paula Caroline; ESPOSITO, Luís Alberto. Mobilidade Urbana e o Caso Uber: Aspectos jurídicos e sociais da startup. **Perspectiva**, Erechim, v. 40, n. 150, p. 63-74, 2016. Disponível em: https://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/150_573.pdf. Acesso em 01 de mar. de 2023.

ANEXOS**ANEXO 1****Roteiro para Entrevista Semiestruturada****DADOS PESSOAIS**

1. Naturalidade: _____
2. UF: _____
3. Idade: _____
4. Sexo: _____
5. Nível de escolaridade (último ano na escola): _____
6. Estado civil: _____
7. Possui filhos? Em caso positivo quantos? _____
8. Qual é o seu veículo de trabalho (marca/modelo/ano)? _____
9. O veículo de trabalho é próprio ou alugado? _____

AS CONDIÇÕES DE TRABALHO

10. Você possui carteira assinada: () Sim () Não
11. Está cadastrado como MEI (Micro Empreendedor Individual)?
12. Você usufrui de férias, 13º salário e seguro desemprego?
13. Você exerce outra atividade remunerada?
14. Quantas horas você trabalha por dia?
15. Qual é o tempo para família e lazer?
16. Alguém fiscaliza o seu trabalho? Quem? Como?
17. Você possui meta de produtividade: () diária () semanal () mensal
18. Já foi vítima de algum acidente enquanto exercia esta atividade?
19. Houve alguma assistência da plataforma que o agrega como motorista?
20. Você é filiado a algum sindicato? Qual?
21. Você faz mais viagens para qual bairro ou setor da cidade?
22. Há viagens para zona rural ou outras cidades também?
23. Há um horário do dia ou dia da semana em que acontecem mais viagens?
24. Há algum destino (bairro) que você faz mais viagens?
25. Onde você fica enquanto aguarda uma chamada para viagem?

26. A plataforma digital que o agrega possui um local físico para acolher os motoristas?
Se sim, possui banheiro? Local para descanso?

ENFERMIDADES

27. Possui plano de saúde? Em caso afirmativo qual?

28. Você já sofreu ou sofre estresse em função do trabalho?

29. Você tem algum tipo de doença?

30. Quais doenças apresentou nos últimos anos?

31. Já apresentou algum tipo de doenças depois que começou a trabalhar nessa atividade? Em caso afirmativo qual?

32. Você apresenta algum destes sintomas? Quais?

- ☐ Cansaço ☐ Nervosismo ☐ Dores de cabeça ☐ Ansiedade ☐ Fadiga
☐ Angústia ☐ Tosse ☐ Tontura ☐ Dores musculares
☐ Dores nas pernas/ Braços/ Coluna ☐ Dor no estômago ☐ Outros: _____

33. Você já teve alguma das doenças abaixo com diagnóstico confirmado?

- ☐ Estresse ☐ Depressão ☐ Enxaqueca ☐ Rinite ☐ Sinusite ☐ Gastrite ☐ Vertigem ☐
Outras: _____

34. Atribui a isto a atividade de motorista que desempenha?

- ☐ Sim ☐ Não. Pode contextualizar?

35. Explica quais foram as mudanças durante a pandemia na sua atividade de motorista?

APÊNDICES

APÊNDICE 1



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: MOTORISTAS DE PLATAFORMAS DIGITAIS: uma leitura a partir do trabalho na cidade de Ituiutaba/MG

Pesquisador: Joelma Cristina dos Santos

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 65046022.5.0000.5152

Instituição Proponente: Instituto de Ciências Humanas do Pontal

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 5.779.717

Apresentação do Projeto:

As informações elencadas nos campos "Apresentação do Projeto", "Objetivo da Pesquisa" e "Avaliação dos Riscos e Benefícios" foram retiradas dos documentos Informações Básicas da Pesquisa nº 2045561 e Projeto Detalhado (ProjetoPesquisa.docx), postados em 09/11/2022 e 04/11/2022, respectivamente.

INTRODUÇÃO - Pesquisa de mestrado, intitulada "MOTORISTAS DE PLATAFORMAS DIGITAIS: uma leitura a partir do trabalho na cidade de Ituiutaba/MG", submetido à apreciação do CEP/UFU, em 09/11/2022, Versão 1. A pesquisadora responsável é Joelma Cristina dos Santos e Fábria Riza de Andrade Oliveira é a pesquisadora mestranda. A proponente: Instituto de Ciências Humanas do Pontal. O orçamento é próprio. UFU/MG

Abordando a temática do trabalho, o objetivo desta pesquisa é compreender as condições de trabalho dos motoristas, que recebem suas chamadas de viagens por aplicativo, de transporte de passageiros das plataformas digitais que operam na cidade de Ituiutaba/MG.

A (des)assistência de legislações específicas efetivas para esta nova forma de organização do trabalho coloca estes trabalhadores em situação de desamparo e vulnerabilidade.

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121 - Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica
Bairro: Santa Mônica **CEP:** 38.408-144
UF: MG **Município:** UBERLÂNDIA
Telefone: (34)3239-4131 **Fax:** (34)3239-4131 **E-mail:** cep@propp.ufu.br



Continuação do Parecer: 5.779.717

METODOLOGIA

(A) Quanto à metodologia, será uma pesquisa descritiva que utilizará como procedimento as pesquisas bibliográficas, de campo. Quanto aos procedimentos técnicos, essa pesquisa será qualitativa, buscará analisar as condições de trabalho dos motoristas e suas implicações para a categoria. "[...] a pesquisa qualitativa buscará interpretar o que as pessoas dizem sobre tal fenômeno e o que fazem ou como lidam com isso" (TURATO, 2003, p. 362 apud PESSÔA; RAMIRES, 2013, p. 124. Será uma pesquisa descritiva que utilizará como procedimento as pesquisas bibliográficas, de campo.

O cenário será a cidade Ituiutaba-MG; 20 motoristas serão abordados através de agendamento prévio para responderem ao formulário de entrevista. Para extração dos dados das entrevistas será utilizado a técnica de análise de conteúdo.

Será caracterizado as plataformas que operam na cidade, a identificação das condições de trabalho dos motoristas que operam nas mesmas e também será avaliado quais os impactos que a pandemia da covid-19 trouxe para a categoria.

Parte-se do pressuposto que uma série de fatores corrobora para a precarização do trabalho dos motoristas de transporte de passageiros de plataformas digitais, como por exemplo, o aumento da jornada de trabalho e a falta de condições básicas de infraestrutura para exercerem suas atividades.

Para alcançar os objetivos propostos será necessário realizar ampla pesquisa bibliográfica sobre o tema da Indústria 4.0 no que concerne às plataformas digitais e sobre Geografia do Trabalho, com levantamento dos autores mais relevantes, dentre eles: Antonio Thomaz Junior (2010), Giovanni Alves (2010), Klaus Schwab (2016), Ricardo Antunes (2011, 2018, 2020).

Segundo Gil (2010), é possível estabelecer múltiplos sistemas de classificação para as pesquisas, sendo que a classificação mais usual leva em conta os objetivos gerais da mesma. Empregando-se a classificação quanto aos objetivos gerais, esta pesquisa classifica-se como descritiva, pois analisará as condições de trabalho dos motoristas de transporte de passageiros de plataformas digitais que operam em Ituiutaba/MG.

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica
Bairro: Santa Mônica **CEP:** 38.408-144
UF: MG **Município:** UBERLÂNDIA
Telefone: (34)3239-4131 **Fax:** (34)3239-4131 **E-mail:** cep@propp.ufu.br



Continuação do Parecer: 5.779.717

A pesquisa descritiva tem “como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis” (GIL, 2010, p. 42). No universo das diferentes categorias que tem atuado vinculadas às plataformas digitais, definiu-se pesquisar os motoristas que transportam passageiros.

Esta escolha está em consonância com o fato de que esta categoria já opera na cidade de Ituiutaba/MG há algum tempo. Também teve influência o fato de que durante a pandemia da COVID-19 a restrição da circulação de pessoas incidiu fortemente sobre a renda destes trabalhadores.

Na pesquisa de campo serão levantadas quais plataformas digitais operam na cidade de Ituiutaba e o número de trabalhadores cadastrados para atuação nas mesmas.

Opta-se por empregar a amostra não probabilística do tipo amostragem por acessibilidade ou conveniência em que “[...] o pesquisador seleciona os elementos a que tem acesso e admite que possam representar o universo. Esse tipo de amostragem é aplicado em estudos exploratórios ou qualitativos em que não se requer elevado nível de precisão” (PESSÔA; RAMIRES, 2013, p. 122).

Considerando-se o fato de que as plataformas digitais já possuem critérios próprios para cadastro de seus colaboradores, dentre eles a maioria, não será necessário estabelecer parâmetros adicionais para seleção dos participantes da pesquisa.

(B) Tamanho da amostra - 20 motoristas de aplicativo.

(C) Recrutamento e abordagem dos participantes - Dentre as diversas plataformas que operam na cidade a pesquisadora fará o recrutamento utilizando-se das próprias plataformas digitais. Será feita a contratação do serviço do motorista, porém ao invés da realização da viagem a pesquisadora abordará para a realização da pesquisa conforme a disponibilidade. Se necessário poderá ser agendado dia, horário e local de preferência do motorista para realizar a coleta de dados, visando não atrapalhar o andamento das atividades profissionais.

(D) Local e instrumento de coleta de dados / Experimento - O instrumento de coleta de dados a ser utilizado na pesquisa de campo será a entrevista semiestruturada, cujas questões serão

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica
Bairro: Santa Mônica **CEP:** 38.408-144
UF: MG **Município:** UBERLÂNDIA
Telefone: (34)3239-4131 **Fax:** (34)3239-4131 **E-mail:** cep@propp.ufu.br



Continuação do Parecer: 5.779.717

elaboradas buscando responder aos objetivos propostos.

As respostas serão anotadas pela pesquisadora respeitando-se o sigilo em relação a identidade dos participantes e garantindo informações fidedignas. Por tratar-se de pesquisa que envolve seres humanos, a coleta de dados somente será realizada após aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos. Será solicitada aos participantes a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

(E) Metodologia de análise dos dados - A análise dos dados será feita por abordagem qualitativa. Para sistematização dos dados obtidos será utilizada planilha eletrônica dotada de capacitada ferramenta de cálculos e elaboração de gráficos. Será realizada uma análise qualitativa dos dados primários obtidos a partir das respostas dadas pelos participantes da pesquisa. A interpretação e discussão desses dados serão embasadas na teoria consultada, nos objetivos da pesquisa e na análise de conteúdo para apresentar conclusões mais genéricas. Espera-se contemplar as melhores técnicas para compreensão do estudo proposto através das ferramentas destacadas.

(F) Desfecho Primário - compreender as condições de trabalho dos motoristas de plataformas digitais que operam na cidade de Ituiutaba e elaborar a dissertação para obtenção do título de Mestre em Geografia.

CRITÉRIOS DE INCLUSÃO - motorista cadastrado em plataforma digital que opera na cidade de Ituiutaba.

CRITÉRIOS DE EXCLUSÃO - excluídos motoristas que exercem atividade de transporte de passageiros com fins comerciais, mas que não estão cadastrados em plataformas digitais que operam em Ituiutaba.

CRONOGRAMA - Está atualizado. A pesquisa de campo está prevista para 01/02/2023 a 05/03/2023. Tabulação dos dados para 06/03/2023 a 14/05/2023. Submissão ao Comitê de Ética em Pesquisa 08/11/2022 a 31/01/2023. Não consta data para a entrega do Relatório Final ao CEP/UFU.

ORÇAMENTO - O custo total da pesquisa será de responsabilidade dos pesquisadores, no valor de

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica
Bairro: Santa Mônica **CEP:** 38.408-144
UF: MG **Município:** UBERLÂNDIA
Telefone: (34)3239-4131 **Fax:** (34)3239-4131 **E-mail:** cep@propp.ufu.br



Continuação do Parecer: 5.779.717

R\$383,00; financiamento próprio.

Objetivo da Pesquisa:

OBJETIVO PRIMÁRIO - compreender o trabalho dos motoristas de transporte de passageiros das plataformas digitais que operam na cidade de Ituiutaba/MG.

OBJETIVOS SECUNDÁRIOS - caracterizar as plataformas que operam na cidade de Ituiutaba, com um paralelo das condições de trabalho por elas ofertadas; Identificar as condições do trabalho dos motoristas de transporte de passageiros de plataformas digitais que operam na cidade de Ituiutaba; Pesquisar de que forma os impactos da pandemia da COVID-19 incidiram sobre esta categoria.

HIPÓTESE - uma série de fatores corrobora para a precarização do trabalho dos motoristas de transporte de passageiros de plataformas digitais, como por exemplo, o aumento da jornada de trabalho e a falta de condições básicas de infraestrutura para exercerem suas atividades. Considera-se que a (des)assistência de legislações específicas efetivas para esta nova forma de organização do trabalho coloca estes trabalhadores em situação de desamparo e vulnerabilidade. Esta modalidade de trabalho tem resultado em diversas disputas judiciais no âmbito da Justiça do Trabalho, envolvendo motoristas e as respectivas plataformas. A heterogeneidade das decisões proferidas ora a favor dos motoristas, ora a favor das plataformas, demonstra fragilidades na legislação que abarca o tema. Em algumas situações há entendimento de vínculo empregatício, em outras considera-se descaracterizada esta relação e ainda existe a associação ao trabalho intermitente. Acredita-se que a pandemia da COVID-19, em sua magnitude de duração e intensidade, agravou a situação da categoria. Estudos iniciais demonstram que ela desencadeou uma queda nos ganhos desses profissionais, devido ao isolamento social e consequente restrição da circulação de pessoas, que foram medidas adotadas para tentar conter a propagação do vírus.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

RISCOS - existe o risco de perda dos materiais utilizados (registros dos formulários). Nesta hipótese, o problema será sanado devido ao fato de que não haverá identificação dos participantes por nome nos formulários, bem como o roteiro dos mesmos não contará com informações pessoais (documentos pessoais, endereço, telefone, entre outros).

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica
Bairro: Santa Mônica **CEP:** 38.408-144
UF: MG **Município:** UBERLÂNDIA
Telefone: (34)3239-4131 **Fax:** (34)3239-4131 **E-mail:** cep@propp.ufu.br



Continuação do Parecer: 5.779.717

BENEFÍCIOS - Esta pesquisa poderá contribuir com a literatura referente ao tema em estudo. Os estudos científicos são fundamentais para auxiliar no enfrentamento e desenvolvimento de estratégias de conhecimento e superação de adversidades. Poderá trazer visibilidade ao grupo estudado pela oportunidade de demonstrar problemas que afligem a categoria.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Após a análise do CEP/UFU não foram encontradas pendências.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

No Protocolo estão apresentados: Folha de Rosto carimbada e assinatura; Termo de Compromisso e confidencialidade da Equipe executora; 2 Currículos Lattes atualizados; Roteiro da Entrevista para coleta de dados; TCLE; Formulário Plataforma Brasil; Projeto Detalhado.

Recomendações:

Vide campo "Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações".

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Após a análise do CEP/UFU não foram observados óbices éticos nos documentos do estudo.

De acordo com as atribuições definidas nas Resoluções CNS nº 466/12, CNS nº 510/16 e suas complementares, o CEP/UFU manifesta-se pela aprovação do protocolo de pesquisa.

Prazo para a entrega do Relatório Final ao CEP/UFU: MARÇO/2024*.

* Tolerância máxima de 01 mês para o atraso na entrega do relatório final.

Considerações Finais a critério do CEP:

O CEP/UFU LEMBRA QUE QUALQUER MUDANÇA NO PROTOCOLO DE PESQUISA DEVE SER INFORMADA, IMEDIATAMENTE, AO CEP PARA FINS DE ANÁLISE ÉTICA.

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica
Bairro: Santa Mônica **CEP:** 38.408-144
UF: MG **Município:** UBERLÂNDIA
Telefone: (34)3239-4131 **Fax:** (34)3239-4131 **E-mail:** cep@propp.ufu.br



Continuação do Parecer: 5.779.717

O CEP/UFU alerta que:

- a) Segundo as Resoluções CNS nº 466/12 e nº 510/16, o pesquisador deve manter os dados da pesquisa em arquivo, físico ou digital, sob sua guarda e responsabilidade, por um período mínimo de 5 (cinco) anos após o término da pesquisa;
- b) O CEP/UFU poderá, por escolha aleatória, visitar o pesquisador para conferência do relatório e documentação pertinente ao projeto;
- c) A aprovação do protocolo de pesquisa pelo CEP/UFU dá-se em decorrência do atendimento às Resoluções CNS nº 466/12 e nº 510/16 e suas complementares, não implicando na qualidade científica da pesquisa.

ORIENTAÇÕES AO PESQUISADOR:

- O participante da pesquisa tem a liberdade de recusar-se a participar ou retirar seu consentimento em qualquer fase da pesquisa, sem penalização e sem prejuízo (Resoluções CNS nº 466/12 e nº 510/16) e deve receber uma via original do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE, na íntegra, por ele assinado.
- O pesquisador deve desenvolver a pesquisa conforme delineada no protocolo aprovado pelo CEP/UFU e descontinuar o estudo após a análise, pelo CEP que aprovou o protocolo (Resolução CNS nº 466/12), das razões e dos motivos para a descontinuidade, aguardando a emissão do parecer, exceto quando perceber risco ou dano não previsto ao participante ou quando constatar a superioridade de regime oferecido a um dos grupos da pesquisa que requeiram ação imediata.
- O CEP deve ser informado de todos os efeitos adversos ou fatos relevantes que alterem o curso normal do estudo (Resolução CNS nº 466/12). É papel do pesquisador assegurar medidas imediatas e adequadas frente a evento adverso grave ocorrido (mesmo que tenha sido em outro centro); e enviar a notificação ao CEP e à Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) apresentando o seu posicionamento.

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica
Bairro: Santa Mônica **CEP:** 38.408-144
UF: MG **Município:** UBERLÂNDIA
Telefone: (34)3239-4131 **Fax:** (34)3239-4131 **E-mail:** cep@propp.ufu.br



Continuação do Parecer: 5.779.717

- Eventuais modificações ou emendas ao protocolo devem ser apresentadas ao CEP de forma clara e sucinta, destacando a parte do protocolo a ser modificada e suas justificativas. No caso de projetos do Grupo I ou II, apresentados à ANVISA, o pesquisador ou patrocinador também deve informá-la, enviando o parecer aprobatório do CEP, para ser anexado ao protocolo inicial (Resolução nº 251/97, item III.2.e).

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2045561.pdf	09/11/2022 17:30:25		Aceito
Folha de Rosto	Folha_de_rosto.pdf	09/11/2022 17:29:53	FABIA RIZA DE ANDRADE	Aceito
Declaração de Pesquisadores	Termo_Compromisso_e_Confidencialidade_da_equipe_executora.pdf	09/11/2022 17:27:39	FABIA RIZA DE ANDRADE	Aceito
Outros	Entrevista.docx	04/11/2022 19:36:49	FABIA RIZA DE ANDRADE	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	ProjetodePesquisa.docx	04/11/2022 19:35:16	FABIA RIZA DE ANDRADE OLIVEIRA	Aceito
Outros	LinksdoscurriculosPesquisadoras.docx	04/11/2022 19:33:53	FABIA RIZA DE ANDRADE	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE.pdf	04/11/2022 19:33:14	FABIA RIZA DE ANDRADE OLIVEIRA	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica
Bairro: Santa Mônica **CEP:** 38.408-144
UF: MG **Município:** UBERLÂNDIA
Telefone: (34)3239-4131 **Fax:** (34)3239-4131 **E-mail:** cep@propp.ufu.br



Continuação do Parecer: 5.779.717

UBERLÂNDIA, 26 de Novembro de 2022

Assinado por:
ALEANDRA DA SILVA FIGUEIRA SAMPAIO
(Coordenador(a))

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica
Bairro: Santa Mônica **CEP:** 38.408-144
UF: MG **Município:** UBERLÂNDIA
Telefone: (34)3239-4131 **Fax:** (34)3239-4131 **E-mail:** cep@propp.ufu.br