Revista Multidisciplinar do Nordeste Mineiro, v.05, 2025
ISSN 2178-6925

UBERIZAÇÃO, ENTRE A INOVAÇÃO E A DESIGUALDADE: UMA ANÁLISE RACIALIZADA ACERCA DO FENÔMENO DE PLATAFORMIZAÇÃO DO TRABALHO

UBERIZATION, BETWEEN INNOVATION AND INEQUALITY: A RACIALIZED ANALYSIS OF THE PLATFORMIZATION OF WORK

Davi Freitas da Silva

Graduando em Direito, Universidade Federal Rural do Semi-Árido (Ufersa), Brasil

E-mail: davifreitasdasilva057@gmail.com

Maria Clara Freitas Cavalcanti

Graduanda em Direito, Universidade Federal Rural do Semi-Árido (Ufersa), Brasil

E-mail: freitasmariaclara042005@gmail.com

Recebido: 28/02/2025 – Aceito: 13/03/2025

Resumo

Em razão dos reflexos da globalização, do surgimento de novas formas de organização do trabalho, da prestação de serviços e da consolidação do modelo de uberização no cenário nacional, o presente artigo busca analisar como a uberização influencia na racialização do trabalho, proporcionando a precarização e a subalternização, além da reprodução de desigualdades socioeconômicas significativas. A metodologia empregada foi a pesquisa bibliográfica, sobretudo a partir da consulta de artigos do Portal Periódico CAPES, sob o acesso da Comunidade Acadêmica Federada (CAFe) da Universidade Federal Rural do Semiárido (Ufersa) e do Portal do SciELO. Ademais, dividiu-se o artigo no intuito de, em um primeiro momento, abordar o fenômeno da economia de plataforma e da uberização. Em seguida, analisou-se o fenômeno da precarização e da subalternização do trabalho uberizado. Por fim, observou-se como essa conjuntura contribui para a perpetuação da desigualdade de recursos e para a alocação da massa de trabalhadores negros – principal mão de obra nesse setor – para os empregos de maior informalidade, restringindo-os a posições de subserviência, como um reflexo da "servidão moderna".

Palavras-chave: Uberização; Plataformização; Precarização do trabalho; Subalternização; Racialização do trabalho.

Abstract

Due to the impacts of globalization, the emergence of new forms of work organization, service provision, and the consolidation of the uberization model in the national context, this article aims to analyze how uberization influences the racialization of labor, fostering precariousness and subalternity, as well as reproducing significant socioeconomic inequalities. The methodology employed was bibliographic research, primarily through consulting articles from the CAPES Journal Portal, accessed via the Federated Academic Community (CAFe) of the Univerdade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA) and the SciELO Portal. Furthermore, the article is divided into sections: first, it addresses the phenomenon of platform economy and uberization; next, it examines the precariousness and subalternization of uberized labor. Finally, it explores how this context contributes to the perpetuation of resource inequality and the allocation of Black workers—the primary labor force in this sector—to jobs characterized by higher informality, confining them to positions of subservience as a reflection of "modern servitude."
Keywords: Uberization; Platformization; Labor precariousness; Subalternization; Racialization of labor.

1. INTRODUÇÃO

Em um contexto de consolidação do processo de globalização e em um cenário de hegemonia das premissas capitalistas, com a potencialização de lucros e de produtividade, surgem, no escopo trabalhista, novas formas de garantir que a máxima “tempo é dinheiro” se perpetue. Nesse sentido, a plataformização permitiu que o trabalhador tenha uma flexibilização maior de seus horários e que este ganhe uma certa autonomia – sendo o seu “próprio patrão” –, passando a ideia de que o tempo que esse indivíduo gasta executando suas atividades é igual ao lucro produzido no fim do mês.

Embora compreendida como um fenômeno recente, a uberização, enquanto uma expressão da economia de plataforma, não se estabeleceu de forma instantânea, sendo, inclusive, um processo em constante ascensão. Ademais, para além do seu viés inovador, existem dificuldades diversas, desde a precarização do trabalho, a remuneração desproporcional e a falta de garantias trabalhistas e sociais.

A esse respeito, o presente artigo, ainda que avaliando a uberização enquanto um fenômeno de ruptura quanto às formas de prestação de serviços, busca romper com esse ideal otimista, à medida que se analisa como a uberização

influencia na racialização do trabalho, contribuindo para a ampliação da subalternização e das disparidades socioeconômicas.

Portanto, a temática que será abordada possui acentuada relevância na atualidade, uma vez que reúne questões imprescindíveis para a compreensão da perpetuação de determinadas estruturas sociais, através da análise de novas e de antigas estratégias institucionais, além de fatores socialmente difundidos. Assim, é imprescindível o desenvolvimento de estudos sobre o assunto, bem como a consolidação de uma crítica a essa conjuntura.

Para isso, a metodologia empregada será a pesquisa bibliográfica, sobretudo a partir do Portal de Periódicos do CAPES, sob o acesso da Comunidade Acadêmica Federada (CAFe) da Ufersa, e do Portal do SciELO, reunindo diversos autores que abordam a temática, tais como Ludmila Abílio e Ricardo Antunes. Utilizou-se também de pesquisas científicas de captação de dados, como a pesquisa “Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos” do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP), como forma de embasar e comparar a discussão com as estatísticas existentes.

Dividiu-se o trabalho de forma que, em um primeiro momento, abordar-se-á a economia de plataforma e a uberização, bem como os seus fenômenos, responsáveis por reorganizar o trabalho, promovendo mudanças nos moldes de gerenciamento, de estruturação e de fiscalização do tempo gasto.

Posteriormente, analisar-se-á a subalternização do trabalho provocada pelo atual modelo de prestação de serviços das chamadas empresas-aplicativo. Tal processo, vale destacar, ocorre em conformidade às tendências consolidadas pela neoliberalização do trabalho, que, por sua vez, afetam a garantia de mercado de trabalho, o vínculo empregatício, o contingente de remuneração, a segurança no emprego, etc.

Por fim, unindo os pontos anteriores, e em convergência com os levantamentos estatísticos, observar-se-á como esse cenário contribui para a perpetração da desigualdade de recursos e, principalmente, para a alocação da população negra – principal mão de obra desse setor – em posições subservientes, como em uma “servidão moderna”.

2. ASCENSÃO E A CONSOLIDAÇÃO DAS ECONOMIAS DE PLATAFORMA: OS MOLDES DA UBERIZAÇÃO

A uberização pode ser definida como uma tendência de reorganização do trabalho, que promove mudanças nos moldes de gerenciamento, de organização e de controle dos trabalhadores, além do tempo que estes levam para realizar suas tarefas (Abílio, 2019). Desse modo, é importante destacar que o termo uberização, embora faça referência direta à empresa Uber, não se restringe somente a essa corporação, abrangendo toda uma esfera de serviços pautados pela plataformização e precarização do trabalho (Antunes, 2018).

Nessa lógica, analisando a chegada de grandes empresas desse modelo de plataforma no mercado brasileiro, como a Uber ou o iFood, pode-se afirmar que, ao menos inicialmente, houve uma inovação quanto às formas de se realizar a prestação do serviço. Esse entendimento, na óptica do consumidor, representou maior conforto e dinamicidade nos serviços de entrega e transporte, e, no âmbito dos prestadores de serviço, simbolizou uma boa e bastante procurada forma de remuneração (Abílio, 2017).

Em um primeiro momento, sob as lentes da classe trabalhadora, a uberização era uma maneira de fugir das empresas terceirizadas, sendo, para muitos, uma forma alternativa de renda, e até mesmo um dos únicos modos de remuneração (Abílio, 2017). Assim, enquanto a Uber era uma alternativa ao táxi, com preços mais justos e flexibilidade de atendimento, o iFood trazia uma inovação nos pedidos de comida e na logística das entregas, com um aplicativo que reunia diferentes estabelecimentos do ramo alimentício (Abílio, 2017).

Dentro dessa análise, segundo pesquisa do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP), os registros da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (AMOBITEC), entre os meses de agosto e novembro de 2022, indicavam um contingente total de quase 1,7 milhão de entregadores e motoristas uberizados, sendo 1,3 milhão motoristas por aplicativo e aproximadamente 380 mil entregadores de plataforma (Callil; Picanço, 2023). Esse número vem no sentido de

ratificar a relevância do setor, que cresceu de forma acentuada e atingiu seu ápice no ano de 2019, ano em que 70% dos trabalhadores iniciaram suas jornadas no serviço por aplicativo (Callil; Picanço, 2023).

Nessa compreensão, o modelo de trabalho por aplicativos é o resultado de longos anos de ascensão da uberização, processo marcado por novas maneiras de explorar a força de trabalho (Abílio, 2019). Sob esse viés, a uberização, embora tenha ganhado notoriedade nos últimos anos, não é tão recente quanto se possa deduzir. No entanto, um fato que deve ser abordado é que a partir do momento que entrou em voga, não foram mudadas somente as relações trabalhistas, mas também a organização da própria produção (Abílio, 2019; Abílio; Amorim; Grohmann, 2021).

Existem diversas terminologias criadas no sentido de explicar as novas dinâmicas do mundo trabalhista, entre elas pode-se citar *gig-economy*, economia de plataforma, economia de compartilhamento, *crowdsourcing*, economia sob demanda, uberização, *crowdwork*, trabalho digital, entre tantos outros neologismos[1]. Vale dizer que cada autor poderá tomar para si determinada linha de raciocínio, escolhendo algumas terminologias e preterindo outras. O que prevalece, por conseguinte, é a convergência quanto à realização dessas atividades, que usam, em sua maioria, as ferramentas das Tecnologias da Informação e da Comunicação (TIC's) (Antunes, 2020).

Nesse âmbito, Antunes explicita características comuns a essas nomenclaturas, a saber: o contato online entre consumidores e produtores, e entre trabalhadores e empresas; a utilização de aplicativos e/ou plataformas; o uso maciço de dados digitais para o gerenciamento dessas atividades (algoritmos); e a relação estabelecida por demanda, o que acarreta a dissolução de garantias jurídico-trabalhistas, haja vista que o vínculo se dá por cada produto ou serviço[2] (Antunes, 2020).

O aprimoramento das transformações estruturais no meio trabalhista, o desenvolvimento e a propagação das novas tecnologias foram essenciais para o surgimento desse sistema, que utiliza as plataformas como estratégia para

[1] O caminho metodológico do artigo levou à ênfase no modelo de plataforma e na conjuntura da uberização.
[2] Trabalho, neoliberalismo, precariedade e subalternização são o foco do tópico 2 deste artigo.

estabelecer uma dispersão controlada do trabalho. Dentro desse escopo, subordina-se algoritmicamente uma multidão de trabalhadores ao "autogerenciamento", ou seja, os trabalhadores não são contratados, mas sim prestam serviços, engajando-se no trabalho por intermédio das plataformas (Abílio, 2019).

Agora, o trabalhador, ao aderir ao trabalho plataformizado, é o responsável pelos riscos e custos[3] do exercício de suas atividades, sendo as plataformas somente os agentes mediadores da oferta e da demanda. Sob esse panorama, os aplicativos definem o valor e a distribuição do serviço: estabelecem a quantia a ser paga pelo consumidor, o valor a ser recebido pelo trabalhador que realiza o serviço, além de deterem o controle sobre o mapeamento algorítmico e o gerenciamento da distribuição do trabalho (Abílio, 2019).

Assim, em uma economia baseada no intermédio das plataformas, surge a uberização, em que os trabalhadores são submetidos a uma rotina "sem jornadas pré-determinadas, sem espaço laboral definido, sem remuneração fixa, sem direitos, nem mesmo o de organização sindical" (Antunes, 2018, p. 30), pautada por metas individuais, estabelecidas pelos próprios trabalhadores. Porém, vale salientar que todo esse esforço do trabalhador não é garantia nenhuma de que seus dias serão rentáveis e lucrativos, já que esse não tem controle ou clareza sobre como o seu trabalho será disponibilizado ou remunerado (Abílio, 2019).

Por ser tão alarmante, essa perspectiva virou tema de uma pesquisa em que entregadores foram entrevistados por Silvestre, Santos Neto e Amaral (2021), a fim de entender a complexidade do cenário de entregas e o tempo dedicado ao trabalho por aplicativos. Sob esse escopo, um dos entrevistados afirma:

> No início dos apps eu trabalhava umas 7 ou 8 horas por dia, sempre até cumprir minha meta pessoal. Depois de um tempo, eu tive que trabalhar mais horas. Porque o aplicativo é assim: quando ele chega, nossa (!), paga bem pra geral, mas depois, olha… vai lá pra baixo. [...] Agora na pandemia nem meta eu tenho mais, fico na rua o tempo que dá. O que não dá, é o dinheiro pra pagar as contas. (Entrevistado 4) (Silvestre, Santos Neto, Amaral, 2021, p.4).

[3] Conforme o CEBRAP (2023) entre os motoristas de aplicativo com dedicação exclusiva às plataformas, o custo mensal com manutenção do veículo era de R$ 2.700; enquanto entre os entregadores, os gastos com manutenção eram de aproximadamente R$ 700 (Callil; Picanço, 2023).

Nesse sentido, há uma enorme flexibilização, que, por sua vez, é responsável pela redução ou eliminação dos direitos trabalhistas e da seguridade social, além de proporcionar a intensificação da jornada de trabalho. Além disso, também pode-se dizer que a uberização propaga o ideal de trabalho isolado, excluindo a recorrência do convívio social e da representação sindical[4] (Antunes, 2018).

Dentro desse prisma, apreciam-se os preceitos de "*crowdsourcing*" (transferência dos custos e responsabilidades para o próprio trabalhador); de autogerenciamento subordinado; e do controle do tempo e produtividade, que engloba o conceito do "trabalhador *just-in-time*" (Howe, 2008). Logo, o indivíduo deve desenvolver técnicas para se destacar entre a concorrência e deve estar sempre à disposição da empresa, se quiser obter algum lucro (Abílio, 2020).

Nos tempos de dificuldade financeira, muitos trabalhadores subordinam-se aos empregos temporários ou complementares: é a ascensão da "economia dos bicos", pautada por trabalhos sem vínculo formal existente, pela possibilidade de prestação de serviços para mais de um "contratante" e pela jornada de trabalho eventual (Abílio, 2019; Firmino, et. al., 2023).

Segundo a pesquisa do CEBRAP sobre a mobilidade urbana e logística de entregas no panorama dos motoristas e dos entregadores de aplicativos, cerca da metade dos motoristas e entregadores mantêm mais de um emprego, geralmente também no setor de serviços. Tal realidade denota uma necessidade de utilizar os aplicativos como uma forma de complemento financeiro (Callil; Picanço, 2023).

Ademais, vale salientar que essa demanda por trabalhos complementares à renda cresce em lugares com maior custo de vida (Callil; Picanço, 2023). Por isso que, na situação das empresas plataformizadas, milhares de trabalhadores utilizam seus veículos como instrumento de trabalho, arcando sozinhos com todas as despesas (gasolina, manutenção, limpeza, reparos, etc.) (Antunes, 2018). Sob esse olhar, o dinheiro arrecadado se torna um suporte fundamental para a sobrevivência familiar, compensando o contingente de gastos; enquanto o aplicativo não se preocupa com qualquer dever trabalhista (Antunes, 2018).

[4] É importante frisar que, atualmente, já existem algumas organizações sindicais dos motoristas de aplicativo, como o Sindicato dos Motoristas Com Aplicativos do Estado de São Paulo (STATTESP) (Haje, 2024).

3. UBERIZAÇÃO E O FOMENTO À SUBALTERNIZAÇÃO DO TRABALHO

A seara trabalhista é um dos setores de empenho humano que está sempre modificando suas estruturas e respondendo aos anseios da sociedade, seja no surgimento de novos postos de trabalho, cada vez mais especializados, na extinção de outros postos em função da ascensão tecnológica, ou ainda, como abordado no presente trabalho, pelo surgimento de vagas informais propiciadas pelo fenômeno da uberização.

Para Cukier (2020), existe uma relação entre algumas mudanças do mundo trabalhista e alguns fundamentos do projeto neoliberal, presentes a partir das décadas de 1960 e 1970. Nesse contexto, o planejamento político capitalista tinha por objetivo limitar o poder dos trabalhadores, uma vez que a organização de um coletivo – fortalecimento dos sindicatos e associações trabalhistas, por exemplo – constituía uma ameaça ao programa econômico e político neoliberal.

O enfraquecimento dos vínculos sociais entre os trabalhadores favoreceu o aumento da velocidade de trabalho, o modelo *just in time* e a redução do tempo efetivo de descanso (Abílio, 2021; Cukier, 2021; Silvestre, Campos Neto, Amaral, 2021). Pragmaticamente, então, o trabalhador perde sua autonomia, posicionando-se enquanto mais uma peça dentro do espaço de trabalho, em vez de ser um ente capaz de exprimir seus interesses e de influenciar aquele ambiente (Cukier, 2021).

Sob esse entendimento, é necessário analisar o contexto neoliberal em que o fenômeno da uberização se encontra inserido. Segundo Cukier (2020), o neoliberalismo confere um viés de “desdemocratização” ao trabalho, no sentido de promover a organização neo-gerencial, a dissolução dos direitos trabalhistas e a reconfiguração das relações sociais entre os trabalhadores. Dessa forma, o “autogerenciamento” surgiria como um agrupamento de dispositivos que reorganiza o trabalho, de modo que o trabalhador se encontra desprovido de garantias, direitos ou segurança, por não ser mais contratado diretamente pelas empresas (Abílio, 2019).

A incorporação de preceitos neoliberais no trabalho tem sido percebida no cenário europeu, principalmente a partir dos anos 2000, quando passou a utilizar o

Direito como uma arma capaz de minar os direitos trabalhistas nacionais (Cukier, 2020; Nicoli, 2018). Nesse sentido, sem as devidas proteções jurídicas, os trabalhadores encontram-se mergulhados em insegurança, instabilidade e desigualdades no acesso ao emprego e às condições de trabalho dignas (Nicoli, 2018; Abílio, 2019). No Brasil, a implementação de uma agenda neoliberal iniciou na década de 1990, com o Governo Collor, sendo levada adiante pelos presidentes posteriores, de maneira a pôr em risco as demandas e conquistas trabalhistas adquiridas com a Constituição de 1988 (Pinheiro, Souza, Guimarães, 2018).

Desse modo, observa-se que esse fenômeno de uberização, consolidado especialmente pela neoliberalização trabalhista, torna as condições de trabalho cada vez mais precárias, ampliando as desigualdades socioeconômicas mundo afora (Antunes, 2018). Nessa perspectiva, é importante destacar que a uberização não inaugurou o trabalho precarizado: a precarização do trabalho acompanha desde sempre o capitalismo, tendo esse processo apenas aprofundado a problemática na contemporaneidade (Pinheiro, Souza, Guimarães, 2018).

O “precariado”, termo cunhado por Guy Standing seria um neologismo fruto da junção do substantivo “proletariado” e do adjetivo “precário”, de forma a distinguir uma nova classe trabalhadora afetada pela dinâmica laboral contemporânea. Essa classe seria o resultado da expansão da globalização, da desestruturação do âmbito trabalhista e também da enorme desigualdade socioeconômica (Standing, 2014). A esse respeito, esse novo grupo, que surge da “escória da sociedade” (Standing, 2014, p.25), representaria uma massa de indivíduos desempregados, à disposição da informalidade e das formas degradantes de trabalho.

Sob essa visão, promovendo uma instabilidade nas camadas mais baixas da sociedade, o desemprego se torna crescente na atualidade, fazendo com que os trabalhadores empregados se sujeitem à corrosão de seus direitos conquistados ao longo da história, já que, para eles, seria melhor ter uma renda baixa e uma ausência de seguridade social do que enfrentar o flagelo do desemprego (Antunes, 2018).

A esse respeito, a nova forma de economia, que surge da uberização e da chamada economia de plataforma, ao invés de representar uma guinada voltada ao

empreendedorismo ou desenvolvimento de novos métodos e dinâmicas a serem aplicados no cenário trabalhista, na verdade, pressionam o trabalhador a assumir cada vez mais riscos. Além disso, existe ainda uma forte atração pelo ideal de “ser o seu próprio patrão”, reflexo de pensamento neoliberal cunhado ainda na década de 1970 (Abílio, 2019; Cukier, 2021).

Embora a uberização seja, de fato, uma inovação e um meio de promoção de dinamicidade no mercado de trabalho, há de se avaliar a sua distorção no que tange a realização de serviços, uma vez que oprime o trabalhador uberizado. Assim, mesmo havendo o processo de transferência das responsabilidades para o trabalhador, em nenhum momento a empresa perde o controle sobre essas ações, apossando-se da maior fatia de ganhos, bem como gerenciando, na prática, o uso dos algoritmos e das plataformas de trabalho (Abílio, 2017)

Para Guy Standing, existiriam sete premissas essenciais para evitar a precarização do trabalhador: a garantia de mercado de trabalho, o vínculo empregatício, a segurança no emprego, a segurança do trabalho, a garantia de reprodução da habilidade, a segurança na renda e a garantia de representação (Standing, 2014). Esse rol teria como objetivo alcançar o mínimo jurídico condicionado aos trabalhadores, a fim de consagrar a dignidade da atuação laboral e evitar a precarização (Standing, 2014). Em outros termos, o “precariado” corresponderia à conjuntura de indivíduos desprovidos dessas sete condições basilares de trabalho (Standing, 2014).

Acerca dos entregadores de comida por aplicativo, é fundamental entender que o esforço vai muito além da prestação do serviço, haja vista que a remuneração é baixa, motivando os motoboys, por exemplo, a unir esforços no sentido de tentar maximizar seus ganhos e, pois, compreender de alguma forma o algoritmo que os agencia (Silvestre, Santos Neto, Amaral, 2021). Não à toa, Abílio (2021) ressalta que “enfrentando instabilidade, incerteza e insegurança, o trabalhador estabelece suas táticas de sobrevivência subordinadas a regras que ele pouco conhece, em um exercício permanente e nunca alcançável de adivinhação” (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021, p.34).

Assim, tal contexto mobiliza os motoboys a organizarem grupos em redes sociais para tentar compartilhar melhores horários de trabalho, regiões da cidade

com maiores demandas e até mesmo estratégias para auferir determinados bônus, revelando que o descaso das plataformas influencia diretamente na preocupação do trabalhador com a remuneração (Silvestre, Santos Neto, Amaral, 2021).

Outro ponto preocupante, e que traduz o quanto essas formas de prestação de serviço podem ser desumanas, é a redução do tempo livre, isto é, o trabalhador fica imerso enquanto está acordado em um complexo de obrigações, sempre à espera de uma oportunidade de garantir uma renda extra no final do mês. À vista disso, um dos entrevistados por Silvestre, Santos Neto e Amaral (2021) afirma: "tempo livre? Sem tempo, irmão. A vida aqui é em cima da moto. [...] depois dessa parada aí – o vírus né –, nem me fala, já nem me lembro mais da última vez que passei um dia fora dos corres de entrega. (Entrevistado 3)" (Silvestre, Santos Neto, Amaral, 2021, p.5).

Ademais, chama atenção o quão tênue é o limite entre a prestação de serviços, por meio do sistema de plataforma, e a vida privada, não havendo, em muitos casos, uma separação entre o tempo de trabalho e o tempo dedicado à vida pessoal, ao lazer, ou ao descanso[5]. Dentro dessa discussão, chama atenção a seguinte declaração:

> O engraçado é que cheguei na igreja uma hora antes do casamento começar. Como eu tinha ido de moto mesmo, não pensei duas vezes, liguei o aplicativo, coloquei o capacete e fui fazer uma corrida, de vestido e maquiada mesmo (risos). No fim, eu cheguei atrasada, mas pelo menos garanti uma entrega (risos). (Entrevistada 1) (Silvestre, Santos Neto, Amaral 2021, p.6)

Nessa perspectiva, depreende-se o quanto esse modelo pode ser danoso, uma vez que o tempo livre do trabalho é sugado pela necessidade de cumprir obrigações extras para a garantia de uma remuneração minimamente adequada. Dessa maneira, o trabalho segue o molde *just in time* e também uma tendência de ampliação das jornadas de trabalho e das desigualdades sociais, o que, por sua vez, encaminha o trabalhador a uma rotina de "escravidão digital" (Antunes, 2018).

4. O MODELO DE PLATAFORMIZAÇÃO: UMA ANÁLISE RACIALIZADA

Conforme o exposto anteriormente, é imprescindível destacar que, como a uberização e a plataformização do trabalho não demandam custos e investimentos iniciais muito altos, não exigem praticamente nenhuma experiência e não oferecem nenhuma regulação, os trabalhos com aplicativos se tornam uma ocupação tipicamente jovem, negra e periférica (Abílio, 2019).

A pesquisa do CEBRAP afirma que 60% dos motoristas e dos entregadores se declara preto ou pardo, tendo em média entre 29 e 35 anos e tendo, em sua maioria, no sentido de escolaridade, apenas o ensino médio completo[6] (Callil, Picanço, 2023). A pesquisa também revelou que, com relação à renda, cerca de 60% dos entregadores e 70% dos motoristas têm renda mensal acima de 3 salários mínimos (Callil, Picanço, 2023). Com relação às classes sociais em que motoristas e entregadores estão inseridos, o CEBRAP afirma que cerca de 80% dos entregadores e 75% dos motoristas estão na classe C ou inferior (Callil, Picanço, 2023).

Desse modo, percebe-se que os trabalhos ligados ao fenômeno da uberização são utilizados como uma ferramenta de complemento de renda (em razão da flexibilidade e autonomia) (Abílio, 2017; Abílio, 2019) para sobrevivência dos jovens pretos e pardos de baixa renda, o que revela muito da formação histórica, econômica e social do Estado brasileiro.

Segundo Lélia Gonzalez (2020), de 1950 para cá, com o crescimento das classes médias, houve uma drástica redução das possibilidades no mercado de trabalho para esse público, o que os conferiu a posição de massa marginal, em meio à pobreza, ao desamparo, ao desemprego aberto, aos trabalhos ocasionais e informais, e às condições precárias de existência – baixos níveis qualitativos de educação, de habitação, de saúde, etc.

De tal modo, o racismo incorporado na sociedade provoca uma divisão racial do trabalho, em que o jovem negro, para garantir a sobrevivência de sua família, fica restrito aos trabalhos privados de garantias trabalhistas e que requerem baixa

[5] Nesse viés, cerca de 30% dos trabalhadores uberizados não se desconectam dos aplicativos no momento de pausa para a refeição, pois ficam atentos à demanda por novas corridas, revelando a baixa qualidade do tempo de descanso (Callil; Picanço, 2023).

[6] No que tange à escolaridade, a pesquisa do CEBRAP afirma também que apenas 10% dos entregadores estudam. Já entre os motoristas, esse número é de 12% (Callil; Picanço, 2023).

especialização e baixo investimento (Gonzalez, 2020). A divisão do trabalho por raça, pois, é importantíssima para a “desdemocratização” do trabalho, conforme foi visto anteriormente, já que impede o processo de solidarizarão político-social entre os trabalhadores a partir do trabalho (Cukier, 2020).

Sob essa perspectiva, o desemprego aberto e os trabalhos nos moldes uberizados revelam um processo de racismo completamente enraizado na sociedade brasileira, que, de acordo com Lélia Gonzalez (2020), é um fenômeno ligado às consequências da não inclusão efetiva do negro na sociedade após a escravidão. Dessa maneira, a juventude negra “se encontra numa situação de desvantagem em termos de educação, de trabalho e até mesmo de lazer” (Gonzalez, 2020, p.42), mantendo, assim, sua força de trabalho na condição marginal.

A permanência nessa situação marginal e nas disparidades sociais, culturais e econômicas se dá em razão do racismo estrutural, que seria “uma forma sistemática de discriminação que tem a raça como fundamento [...] que se manifesta por meio de práticas conscientes ou inconscientes que culminam em desvantagens ou privilégios para indivíduos” de determinado grupo racial (Almeida, 2018, p. 25). Sob essa premissa, vê-se o racismo como um conjunto de práticas estruturais enraizadas[7] no cotidiano brasileiro, nem sempre perceptíveis.

É válido ressaltar que o racismo não é explicado pela via biológica, mas sim pelo processo natural de classificação. Como bem explica Santos (2021), esse processo de agrupar, com base em critérios de raça, os seres humanos, é um aspecto natural do processo de convivência social, surgindo, pois, diferentes padrões de agrupamento baseados no critério fenotípico. Todavia, o que seria apenas um aspecto natural da consciência humana, serviu de base para o surgimento de uma hierarquização desses grupos e, consequentemente, a ascensão de práticas discriminatórias. Assim, ratificando o seu caráter perpétuo, o racismo opera em processo de ressignificação e reconstrução dos significados, a partir da consciência histórica de inferiorização do fenótipo negro.

Ainda no sentido social de classificação, os indivíduos de pele clara – fenótipo branco – foram associados à elite dominante, enquanto os indivíduos de

pele escura – não brancos – foram incorporados ao processo de subalternidade (Santos, 2021). Nesse aspecto, "o ser humano utiliza da classificação das coisas para reconhecer, distinguir e imputar sentido à sua compreensão de mundo" (Santos, 2021, p. 163). Essa capacidade, de compreensão do fenômeno do racismo e da disparidade econômica, corrobora no sentido de ratificar a discriminação pela raça e, em alguma medida, a desigualdade de oportunidades, enquanto uma construção eminentemente social.

Mesmo com a evolução do discurso científico no sentido de superar a classificação biológica de raças, o racismo ainda se faz presente, uma vez que se transformou em um mecanismo social de legitimação e também de discurso, operando para validar as diversas formas de subalternização e dominação. Assim, mantém-se a branquitude nos cargos de maior poder e controle, enquanto os negros ocupam os postos menos valorizados, mais insalubres e, principalmente, assumem uma postura subserviente (Santos, 2021).

É nesse sentido que Antunes (2018) afirma que os trabalhadores subjugados, social, cultural e economicamente, a fim de garantir o mínimo para a sua sobrevivência, irão preferir se submeter a essa realidade de “servidão moderna”, com precariedade do trabalho, com sub-remunerada e com a subtração de seus direitos, do que se depararem com o desemprego. Assim, em um contexto de ausência de oportunidades de trabalho, seria um verdadeiro privilégio a possibilidade de ganhar renda extra, mesmo que isso implique em condições insalubres na realização das atividades a eles atribuídas.

Sob essa concepção, a “servidão digital”, proposta pela uberização e pela plataformização do trabalho, torna-se uma ferramenta das políticas neoliberais/capitalistas aderidas pelas empresas para a manutenção de seu status econômico, já que se utiliza a redução dos direitos trabalhistas e das garantias de seguridade social como uma maneira de atingir o maior contingente de lucro possível. Nesse ângulo, o valor que seria gasto pelos empresários em férias remuneradas, salário fixo, auxílios, adicionais, entre outros, é poupado e se torna um ponto essencial para o sucesso financeiro dessas corporações (Antunes, 2018).

[7] Nessa lógica, segundo a pesquisa do CEBRAP, cerca de um quinto dos trabalhadores uberizados já sofreu algum tipo de ato discriminatório (Callil; Picanço, 2023).

Por essa razão, o Direito atual, beneficia os grandes empresários, com o confisco dos direitos dos trabalhadores dessas empresas, visto que ainda são raras as leis no cenário brasileiro capazes de assegurar o mínimo jurídico para os entregadores e motoristas de aplicativos. Nesse olhar, as corporações impõem, em um contexto social, cultural e jurídico, uma “trípode destrutiva” do trabalho, marcada pela terceirização, a informalidade e a flexibilidade, aprofundadas pela ascensão da plataformização do trabalho (Antunes, 2018).

O trabalhador uberizado se encontra na circunstância de “escravidão moderna”, expressão latente da dominação do capitalismo informacional e digital, que além de privá-lo da garantia de seus direitos, rompe com a separação entre tempo privado e tempo profissional. Segundo Ricardo Antunes, essa superexploração da força de trabalho, além de aumentar os números do desemprego aberto, implica na ampliação das desigualdades mundo afora (Antunes, 2018).

Esses efeitos são sentidos principalmente pela população negra, que cada vez mais sente o resultado de todas essas violações, visto que ela compõe a maioria do contingente de trabalhadores uberizados, conforme a pesquisa do CEBRAP citada anteriormente. Tal realidade, torna-se um espelho da história negra no Brasil, que revela o passado de escravidão – que, conforme aponta Lélia Gonzalez, teve consequências fundamentais para o tratamento dado às pessoas negras na sociedade –, sendo reproduzido no presente através de novos vieses encontrados pelas estruturas sociais, a chamada “servidão digital” (Gonzalez, 2020; Antunes, 2018).

Nesse ponto, Santos (2021) propõe a expressão "Maioria Minorizada", de forma a esmiuçar e, ao mesmo tempo, subverter o fenômeno da subalternidade negra perante a classe que a domina, isto é, o conceito de minoria não é matemático, e sim sociocultural. Dentro dessa lógica, o fato da população negra ser maioria no Brasil não impede que a veiculação do racismo nos mecanismos sociais cesse, reiterando o caráter opressor dessa realidade que não ocorre contra uma pequena porção de indivíduos, mas em desfavor de um grupo de maioria numérica historicamente subjugado.

Conforme a construção feita até aqui, pode-se perceber que o modelo de economia de plataforma vem em boa hora no sentido de atender às dinâmicas impostas pela contemporaneidade, principalmente quando se analisa a velocidade dos processos e dos serviços, a necessidade de aprimoramento da logística e a oferta de novos recursos para a prática laboral. Nesse sentido, a plataformização apresenta benefícios inúmeros, uma vez que confere mais dinamicidade ao processo de entregas, ao transporte de passageiros, e até mesmo à oferta de serviços online (Abílio, 2017).

No entanto, essa prática deve ser regulada, uma vez que as grandes empresas do modelo dominam toda a estrutura, deixando os sujeitos da classe trabalhadora – o "precariado" (Standing, 2014) – em condições de subalternidade no que tange os aspectos do trabalho e de remuneração, contribuindo para a consolidação da informalidade na contemporaneidade. Logo, regulamentar as empresas e o trabalho uberizados é importante para a garantia de direitos trabalhistas, afastando o trabalho mediado por plataformas da condição de "servidão moderna" (Antunes, 2018) e, principalmente, assegurando aos trabalhadores o mínimo de dignidade.

5. CONCLUSÃO

A uberização é um fenômeno que mudou os paradigmas trabalhistas em todo o mundo, sendo pautada pela ascensão da plataformização do trabalho, em um contexto de crescente progresso e inovação das novas tecnologias. Tal tendência, reforçada pelos ditames do capitalismo informacional e digital, é responsável por aprofundar fatores como a flexibilização, a precarização, a terceirização do trabalho, a insegurança e o sucateamento dos direitos trabalhistas.

Desse modo, as mudanças nos moldes de gerenciamento, de organização e de controle contribuíram para o advento de uma subordinação algorítmica capaz de restringir o trabalhador a um estado de "autogerenciamento subordinado". Nessa seara, as plataformas comportam-se somente como agentes mediadores da oferta e da demanda, definindo o valor e a distribuição do serviço. Entretanto, vale

destacar, não existem garantias plenas de rentabilidade, já que o trabalhador não detém o controle sobre como seu trabalho será disponibilizado ou remunerado.

Sob esse ângulo, a ascensão de políticas neoliberais é responsável por conferir um viés de “desdemocratização” ao trabalho, no sentido de promover a reorganização da dinâmica, a dissolução dos direitos e a reconfiguração da teia de relações sociais entre os trabalhadores. Em vista disso, o projeto político, econômico e social neoliberal, em crescimento há décadas, tem por fundamento limitar o poder dos trabalhadores, uma vez que a sistematização da coletividade – através da constituição de sindicatos e de associações trabalhistas – configura uma ameaça latente para a consolidação do propósito capitalista.

Em um contexto de ausência de melhores oportunidades de trabalho, os jovens integrantes da população negra – que integram a maioria dos trabalhadores das plataformas – lidam diretamente com maiores jornadas de trabalho, ausência de direitos trabalhistas, carência de empregos formais e condições de superexploração. Tais aspectos, com a conivência do Direito brasileiro, fazem com que o negro permaneça na massa marginal do país, possuindo baixa qualificação e desvantagens no que tange a educação, a saúde, os meios de trabalho e até mesmo o direito ao lazer.

Essa situação revela um cenário de profundo descaso jurídico-legislativo que remonta às consequências da não integração da população negra após a escravidão, o que colocou o negro em uma posição sistemática de discriminação, manifestada por meio de práticas conscientes ou inconscientes. Dessa maneira, pode-se afirmar que existe, no contexto brasileiro, uma necessidade de buscar amenizar os reflexos de séculos de exclusão social, cultural e econômica, através do combate às desvantagens estruturais condicionadas aos grupos racializados.

Portanto, a conclusão a que se chega no presente estudo, ressalta a necessidade do desenvolvimento de pesquisas sobre o tema, com destaque para as pesquisas estatísticas e de cunho socioeconômico, visando sempre mapear a situação dos trabalhadores uberizados e tentando estabelecer relações acerca desse processo. Ademais, é importante a progressão do debate acerca da regularização das plataformas, a fim de conferir aos trabalhadores o mínimo

jurídico, isto é, garantias e direitos trabalhistas, remuneração justa, jornadas de trabalho não abusivas e seguridade social.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. São Paulo: **Site Passapalavra/ Blog da Boitempo**, 2017. Disponível em: https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/. Acesso em: 14 abr. 2024.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?. São Paulo: **Estudos Avançados**, v. 38, ed. 98, p. 111-126, 2020. DOI 10.1590/s0103-4014.2020.3498.008. Disponível em: https://www.scielo.br/j/ea/a/VHXmNyKzQLzMyHbgcGMNNwv/?format=pdf&lang=pt. Acesso em: 14 abr. 2024.

ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. Valparaíso, Chile: **Psicopespectivas**, v. 18, ed. 3, p. 1-11, 2019. DOI https://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-Vol18-Issue3-fulltext-1674. Disponível em: https://www.psicoperspectivas.cl/index.php/psicoperspectivas/article/viewFile/1674/1079. Acesso em: 14 abr. 2024.

ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. Porto Alegre: **Sociologias**, n. 57, p. 26-56, 2021. DOI: https://doi.org/10.1590/15174522-116484. Disponível em: https://www.scielo.br/j/soc/a/XDh9FZw9Bcy5GkYGzngPxwB/?format=pdf&lang=pt. Acesso em: 14 abr. 2024.

ALMEIDA, Silvio Luiz. **O que é racismo estrutural?** Belo Horizonte: Letramento, 2018.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2018.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. Niterói: **Contratempo**, v. 39, ed. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020. DOI 10.22409/contracampo.v39i1.38901. Disponível em: https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38901. Acesso em: 14 abr. 2024.

CALLIL, Victor; PICANÇO, Monise Fernandes (coord.). **Mobilidade urbana e logística de entregas**: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos. São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP), 1. ed., 2023. Livro eletrônico. Disponível em: https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2023/05/Amobitec12mai2023.pdf. Acesso em: 17 abr. 2024.

CUKIER, Alexis. O neoliberalismo como “desdemocratização” do trabalho. Rio de Janeiro: **Revista Direito e Praxis**, v. 11, ed. 4, p. 2502-2516., 2020. DOI 10.1590/2179-8966/2020/54904. Disponível em: https://www.scielo.br/j/rdp/a/6LggRFfYJXmk4KcM9HKB5PB/?format=pdf&lang=pt. Acesso em: 08 abr. 2024.

FIRMINO, A. T.; GÓES, G. S.; MARTINS, F. dos S.; RANGEL, L. A. Um panorama da previdência social dos trabalhadores da Economia Gig do setor de transporte no Brasil. **Revista Do Serviço Público**, v. *74, n.*4, p. 802-823, 2023. Disponível em: https://revista.enap.gov.br/index.php/RSP/article/view/9794. Acesso em 08 abr. 2024.

GONZÁLEZ, Lélia. **Por um feminismo afro-latino-americano**: ensaios, intervenções e diálogos. 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2020. p. 28-75.

HAJE, Lara [reportagem]. MORAES, Geórgia [edição]. **Proposta de regulamentação do trabalho de motoristas de aplicativo causa polêmica no Plenário**. *In*: Agência Câmara de Notícias. Brasília: Câmara dos Deputados, 17 abr. 2024. Disponível em: https://www.camara.leg.br/noticias/1053209-proposta-de-regulamentacao-do-trabal. Acesso em: 18 abr. 2024.

HOWE, Jeff. Crowdsourcing: How the power of the crowd is driving the future of business. New York, NY: **Random House**, 2008.

NICOLI, Pedro Augusto Gravatá. O Conceito De Precariedade e Informalidade no Trabalho: Primeiras Notas Para Uma Reflexão Jurídico-Trabalhista. *In*: LEAL, Virginia de Carvalho; ESTEVES, Juliana Teixeira; PADILHA, Carmen Montesinos; CHAVES, Iván Vargas; BARRADAS, Abril Uscanga (orgs). **Conflitos E Novos Desafios Do Direito**: Política, Meio Ambiente E Novas Tecnologias. Belo Horizonte: RTM. p. 31-48, 2018.

PINHEIRO, S. S. M.; SOUZA, M. de P.; GUIMARÃES, K.C. Uberização: a precarização do trabalho do capitalismo contemporâneo. Belo Horizonte: **Revista Serviço Social em Debate**, v. 1, n. 2, 2018, p. 53-68. Disponível em:https://revista.uemg.br/index.php/serv-soc-debate/article/view/3923. Acesso em: 2 de abr. 2024.

SANTOS, Richard. Raça e racismo no Brasil: Causas e efeitos contemporâneos. Perspectivas: **Revista de Ciencias Sociales**, [*s. l.*], v. 6, ed. 11, p. 162-171, 2021. DOI https://doi.org/10.35305/prcs.vi11.447. Disponível em: https://perspectivasrcs.unr.edu.ar/index.php/PRCS/article/view/447/271. Acesso em: 14 abr. 2024.

SILVESTRE, Bruno Modesto; SANTOS NETO, Samuel Ribeiro dos; AMARAL, Silvia Cristina Franco. “Sem tempo, irmão”: o trabalho e o tempo livre de entregadores uberizados durante a pandemia de covid-19. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, [*s. l.*], ed. 43, 2021. DOI https://doi.org/10.1590/rbce.43.e000421. Disponível em: https://www.scielo.br/j/rbce/a/bRmNFGYkKbYKVsKTCHD8Hst/?format=pdf&lang=pt. Acesso em: 12 fev. 2024.

STANDING, Guy. **O precariado**: a nova classe perigosa. Tradução: Cristina Antunes. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 1. ed., 2014.