

Parceiros, mas não muito! Uberização do trabalho e exploração dos motoristas por aplicativo

Martín Andrés Moreira Zamora*

Fabio Bittencourt Meira**

Introdução: uberização do trabalho e produção de valor

A chamada uberização é uma referência direta à organização do trabalho controlado por plataformas que começou com a empresa de serviços de transporte de passageiros Uber Technologies Inc., fundada em 2010, na cidade de São Francisco, Estados Unidos. A Uber é pioneira e líder mundial no mercado de transporte de passageiros por aplicativo, atuando em mais de 10 mil cidades localizadas em 71 países, a empresa anuncia possuir 3,5 milhões de motoristas e entregadores “parceiros” e 101 milhões de clientes. No Brasil, está presente desde 2014, atuando em cerca de 500 cidades, com 1 milhão de motoristas e entregadores parceiros que atendem mais de 22 milhões de clientes (UBER, 2020).

O modelo uberizado de organização do trabalho é um fenômeno recente, que tende a se expandir para diversos setores, o que o torna objeto de interesse para a problemática das novas configurações do trabalho, sob o capitalismo tardio. Apesar da novidade, algumas características já prenunciam um modelo de caráter definitivo. A começar pela exigência de que a venda da força de trabalho só se realiza quando acompanhada de parte dos meios de produção, isto é, o motorista e o entregador devem portar um veículo de transporte. Em segundo lugar, o controle cotidiano do trabalho é realizado por algoritmo alimentado por informações de usuários clientes, o que resulta um sistema de punições e recompensas automático e instantâneo. Terceiro, o vínculo de trabalho limita-se a um simples cadastro de “colaborador(a)”,

* Economista, mestre em Administração e doutorando pelo PPGA – UFRGS.

E-mail: moreirazamora@gmail.com

** Professor da Escola de Administração e do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Pesquisador fundador do Núcleo de Estudos em Gestão Alternativa (NEGA EA/UFRGS), pesquisador do Centro de Estudos de Governo (CEGOV/UFRGS).

E-mail: fabio.meira@ufrgs.br

cuja remuneração é sempre proporcional ao tempo efetivamente trabalhado. Finalmente, a flexibilidade da força de trabalho alcança seu ápice com a constituição de um novo trabalhador *just-in-time*, permanentemente disponível.

Esta configuração emerge especialmente no setor de serviços, como é o caso dos transportes, o que leva à interrogação sobre sua potencialidade de extrair taxas de mais-valor, pois tratar-se-ia de um tipo de trabalho improdutivo. Nesse sentido, Antunes (2019) aponta que a busca do capital por maior produtividade do trabalho amplia os mecanismos de extração de mais-valor, especialmente em setores até então considerados improdutivos. Isso acontece porque a transformação mais notável do padrão de acumulação flexível foi a crescente articulação entre trabalho e ciência, materialidade e imaterialidade, trabalho produtivo e improdutivo. Assim, as distintas modalidades de trabalho oriundas da fase informacional, digital e financeira do capitalismo não tornaram inoperante a lei do valor, tendo, de fato, ampliado a sua vigência.

Poucos pesquisadores têm discutido a valorização no trabalho uberizado. Para Fontes (2017), iniciativas como a uberização não põem fim ao trabalho, mas aceleram as transformações da relação empregatícia para o trabalho isolado e diretamente subordinado ao capital, sem mediação contratual e desprovido de quaisquer direitos. A Uber não é proprietária direta das ferramentas e meios de produção, mas controla a capacidade de juntá-los à força de trabalho e ao mercado consumidor. Sendo proprietária dos recursos sociais de produção, a organização viabiliza o controle econômico do processo naquilo que lhe interessa, ou seja, na extração e captura do mais-valor, e sua circulação de volta à propriedade.

Franco e Ferraz (2019) destacam a transferência de responsabilidade sobre o investimento em capital fixo para os trabalhadores, com a aquisição da frota de veículos realizada pelos motoristas. Além disso, o dispêndio com capital variável só acontece quando há a efetiva prestação do serviço. Devido a estas estratégias, a mercadoria apresenta um mais-valor potencializado com a mitigação do capital constante, com reflexo positivo na taxa de lucro. Os autores apontam que a tecnologia da Uber aumenta o mais-valor absoluto, por meio da expansão da jornada de trabalho, e calibra o mais-valor relativo pelo rebaixamento do valor transferido à força de trabalho.

A Indústria 4.0¹, diz Scapini (2020), é um conjunto de transformações tecnológicas que traz consigo novas formas de produzir e novas formas de exploração

¹ Sobre a Indústria 4.0 e suas implicações sobre o trabalho ver Antunes (2020).

do trabalho, na qual baixos salários se mesclam com tecnologias de elevada produtividade dando novos contornos ao fenômeno da superexploração do trabalho. Há um novo entrelaçamento de relações de trabalho arcaicas e modernas, pois a superexploração articula mais-valor absoluto, mais-valor relativo e baixos salários. Nesse mesmo diapasão, Zamora, Augustin e Souza (2021) apontam a possibilidade de uma articulação entre mais-valor absoluto e relativo, que acaba dando maior ênfase ao primeiro, devido ao prolongamento da jornada de trabalho.

O presente artigo visa contribuir nesta discussão do processo de valorização correlato à uberização do trabalho, analisando o processo de trabalho dos motoristas de aplicativo da empresa Uber. Desta perspectiva, a ‘parceria’ entre motoristas e organização revela-se como uma clara relação de exploração, em que os primeiros, chamados “colaboradores”, veem-se na condição de força de trabalho produtiva subordinada à estratégia de acumulação da empresa.

O artigo é composto por quatro seções, sendo a primeira esta introdução. A segunda seção apresenta o processo de trabalho dos motoristas de aplicativo. Para esta análise partimos dos escritos de Marx e dos autores da Teoria do Processo de Trabalho, para em um segundo momento, analisar a uberização com apoio da bibliografia sobre o tema e entrevistas realizadas com motoristas. Destacamos o fato de que o trabalho dos motoristas de aplicativo não se resume a dirigir. Como responsáveis pela reprodução da mercadoria que oferecem, são obrigados a realizar inúmeras tarefas que não costumam ser computadas como trabalho. A terceira seção analisa o processo de valorização da uberização. Logo, partimos do processo de trabalho dos motoristas de aplicativo para compreender quais são os mecanismos de apropriação de mais-valor. Nesse sentido, apontamos a articulação entre mais-valor absoluto e relativo, aliado a um achatamento da remuneração dos motoristas. Na última seção apresentamos um balanço da análise e as considerações finais.

O processo de trabalho dos motoristas da Uber

Ainda que possa motivar o entusiasmo empreendedor dos motoristas (ZAMORA; AUGUSTIN; SOUZA, 2021), o trabalho uberizado situa-se no âmbito do processo de valorização capitalista, em que produção de mercadorias significa produção de valor excedente. Todo processo de trabalho define uma capacidade de trabalhar, de indivíduos ou grupos, para produzir valores de uso. Sob o capitalismo, valores de uso convertem-se em valor (de troca), uma vez submetidos à circulação no mercado (MARX, 2013). A capacidade humana de trabalhar é incorporada a um processo produtivo em que o valor se destina, sobretudo, à apropriação capitalista. Aqui

operam processos correlatos de controle que introjetam a necessária autodisciplina e conhecimentos específicos de cada atividade. O controle sobre o trabalho envolve uma mistura de repressão, familiarização, cooperação e cooptação, elementos que são organizados não apenas no local de trabalho, mas na sociedade como um todo (HARVEY, 2010).

A subsunção do trabalho à dinâmica capitalista define uma configuração específica do processo de trabalho, cuja compreensão, de acordo com Thompson (1990), depende de quatro pontos centrais: (1) estudo da 'função' do trabalho na acumulação de capital, no contexto definido do local de trabalho; (2) atenção especial ao papel das habilidades neste processo; (3) foco na lógica de controle do processo de trabalho exercido por um empregador como condição prévia fundamental para o movimento de conversão que transforma a força de trabalho dos trabalhadores em uma mercadoria; e (4) o desvelamento das relações sociais entre capital e trabalho no espaço de produção como 'antagônico estruturalmente', resultando em um foco na autonomia, consentimento e resistência no trabalho. Mas, antes de situarmos os quatro pontos na configuração do trabalho uberizado, é preciso descrever as atividades que o compõem.

O aplicativo ou a plataforma é um software que vincula motoristas e passageiros. Ambos se cadastram e conectam-se, obrigatoriamente, por meio dele. O processo produtivo se inicia quando o passageiro informa sua localização, a partir daí o software busca um motorista que aceite coletar o passageiro e dar início à viagem. Desde o início, o software define o preço, e quando chega no destino, o motorista deve informar o término da viagem. Se o passageiro usa um cartão de crédito ou de débito, o pagamento é feito diretamente à Uber, que depois remunera o motorista descontando uma taxa de intermediação. Quando o pagamento é feito em dinheiro, o motorista recebe o pagamento da corrida e fica devendo a taxa de intermediação à empresa. Na outra ponta, o software solicita ao passageiro uma avaliação do serviço, em que sugere uma gorjeta.

A plataforma define que passageiros serão atendidos. O motorista deve aguardar passivamente as instruções, pois é desautorizado a captar clientes por iniciativa própria. Ao aceitar uma corrida, desconhece o passageiro e seu destino², informação que vai obter somente quando iniciar o percurso. O preço do serviço prestado é determinado, e informado ao motorista, pela plataforma.

² Após inúmeras reclamações dos motoristas, o aplicativo começou a informar a região da cidade que o passageiro se destina.

Ainda que a remuneração seja relativa à realização efetiva dos percursos, o tempo de trabalho do motorista é composto por diferentes tarefas e não apenas com o volante. Primeiramente, a *interação com o aplicativo* – acompanhar as informações expostas no aplicativo; avaliar os passageiros; realizar o controle de receitas e despesas; em segundo lugar, a *operação e manutenção do veículo* – dirigir; limpar e manter o veículo; comprar suprimentos para este; em terceiro, a *interação com os passageiros* – cuidados para obter boa avaliação, mostrar-se simpático e gentil; comprar suprimentos para oferecer aos passageiros; cuidar da própria aparência além da do veículo (ZAMORA; MEIRA, 2021).

A jornada de trabalho do motorista uberizado é, além de usualmente extensa, polivalente. Todas essas atividades são necessárias à produção do serviço, ainda assim, podem ser desconsideradas pelo próprio motorista. De fato, o tempo de trabalho produtivo excede o tempo ao volante do veículo. Quer dizer, ainda que o motorista não perceba, sua remuneração é relativa ao tempo total necessário para a produção do serviço, e não apenas ao tempo dedicado ao volante do veículo. Ainda que a Uber divulgue a ideia de uma relação entre parceiros, fica claro que as tarefas cotidianas compõem uma virtual jornada de trabalho. Sua inexistência inviabilizaria o próprio trabalho, por isso todas essas tarefas compõem o processo de trabalho e, conseqüentemente, a produção de excedente, ainda que algumas sejam realizadas sob controle indireto da organização proprietária da plataforma (CASAGRANDE; ZAMORA; OVIEDO, 2021).

O controle sobre o trabalho se dá por meios tecnológicos, econômicos e ideológicos. O controle gerencial realizado através do aplicativo prevê o suporte dos clientes, numa função de multidão vigilante (ABÍLIO, 2019). A atribuição das notas ou das taxas obtidas impacta a vida profissional do motorista, que pode ser suspenso, de acordo com a avaliação do seu desempenho, ou mesmo descredenciado e impedido de trabalhar com a Uber novamente (ROSENBLAT; STARK, 2016). O controle a partir das informações de clientes inclui avaliações dos clientes, taxas de aceitação e cancelamento.

A Uber afirma que os motoristas são livres para definir horários de trabalho. Contudo, se levarmos em consideração que a empresa recebe pagamentos realizados pelos usuários, define a tarifa cobrada e determina quais passageiros serão atendidos; e, ainda, quais motoristas atenderão cada passageiro, e que este último não pode escolher quem prestará o serviço (AMORIM; MODA, 2020; FRANCO; FERRAZ, 2019); não é difícil perceber que há aqui uma remuneração por corrida. Este tipo de remuneração vincula os ganhos do trabalhador à sua produção. Daí a obrigação de

prolongar a jornada de trabalho para elevar sua remuneração (ANDRÉ; SILVA; NASCIMENTO, 2019; MORAES; OLIVEIRA; ACCORSI, 2019). A Uber não estipula a jornada de trabalho para os motoristas porque a empresa, por meio da coerção econômica, obtém melhores resultados mantendo a ilusão de parceria e não de subordinação, numa retórica que isenta a empresa das responsabilidades trabalhistas. Como afirmou Paulo Lima, liderança do movimento conhecido como ‘Breque dos Apps’, esta “[...] é uma falsa noção de liberdade, quem faz o nosso horário são as nossas dívidas” (LIMA; RÁDIO CBN, 2020).

Mesmo não tendo a propriedade sobre veículos, *smartphones* e outras ferramentas de trabalho, ao possuir a plataforma que inter-relaciona trabalhadores e clientes, e empresa consegue impor aos primeiros um rígido controle, sem a mediação do vínculo formal de emprego. Ao trabalhador obriga-se ser proprietário dos meios de trabalho, que, incorporados ao processo, tornar-se-ão capital, ou seja, meios de valorização do valor ao serem conectados à empresa, detentora dos recursos sociais de produção (FONTES, 2017). A inexistência de uma jornada de trabalho previamente fixada não descaracteriza os papéis de comprador e vendedor de força de trabalho, o que se altera, de fato, é que parte do capital constante, normalmente adiantado pelo capitalista, agora é exigido do trabalhador (FRANCO; FERRAZ, 2019).

O processo de valorização na uberização do trabalho

Para ser capitalista, o possuidor de capital não pode se restringir a participar do mercado na condição de comprador e vendedor, ele precisa garantir a valorização do capital adiantado. Já o trabalhador é definido pelo que possui – força de trabalho – e pelo que não possui – capital: o fato de possuir meios de trabalho ou mercadorias não o transforma em capitalista. Dessa forma, conclui-se que os trabalhadores uberizados jamais serão capitalistas³, ainda que recebam renda em troca da reprodução da força de trabalho e manutenção dos meios de trabalho em sua posse.

Assim, restariam duas possibilidades: ou o trabalhador uberizado é autônomo ou trabalha para a empresa detentora da plataforma. Se fosse um autônomo, estaria apenas consumindo um serviço oferecido pela Uber, da mesma forma que consome gasolina, internet etc. A plataforma seria mais uma mercadoria necessária para a realização do seu trabalho. Na seção anterior, argumentamos que o motorista da Uber não é um empreendedor devido ao alto grau de subordinação deste junto à

³ “[...] a máscara econômica do capitalista só se adere a um homem pelo fato de que seu dinheiro funciona continuamente como capital” (MARX, 2013, p. 781).

plataforma. Por não ser um consumidor da Uber, mas um trabalhador assalariado remunerado por produção (por peça), o seu trabalho produz mais-valor.

Franco (2020) divide as plataformas em três categorias. A primeira diz respeito à intermediação de serviços como mercadoria direcionada ao consumidor final. A segunda define o serviço intermediado como parte do processo de trabalho de um capital industrial. Na terceira é o serviço de intermediação que se torna mercadoria, atuando em trocas. No primeiro caso, o foco da intermediação é o consumidor, isto pode ocultar o fato de que as plataformas estão comprando força de trabalho para produzir mercadorias sob a forma de serviços, tais como o deslocamento de passageiros, a entrega de alimentos, serviço residencial de limpeza etc. No segundo caso, a aquisição da força de trabalho integrará parte de um processo produtivo, voltado para atender necessidades de organizações. Plataformas como *Amazon Mechanical Turk* e outras terceirizam alguma de suas atividades a milhares de trabalhadores dispersos em diferentes países. Por último, a terceira diz respeito às plataformas que prestam serviços em troca de uma assinatura mensal. O objetivo não é cobrar uma taxa percentual ou determinar os preços cobrados, mas cobrar um valor mensal fixo pelo direito ao acesso à plataforma. A taxa fixa pode ser cobrada somente de quem oferta um serviço, somente de quem contrata ou de ambos.

A plataforma da Uber encontra-se na primeira categoria. Essas plataformas oferecem uma mercadoria na forma de serviço com preço pré-determinado pela mesma organização que é responsável pelo controle da força de trabalho. Logo que o serviço é prestado, a plataforma recebe o pagamento do consumidor, realizando o valor da mercadoria. Desse valor, uma parte pertence à organização e outra ao trabalhador que executou o serviço. A definição de quanto deve ficar para cada um pode se dar de forma pré-fixada ou pós-fixada, em todo caso, é estabelecida por meio de cálculos algorítmicos. Assim, o valor apropriado pela plataforma representa o *trabalho excedente* produzido pela força de trabalho. O restante do valor é repassado ao trabalhador como remuneração da força de trabalho, incluindo, no caso da uberização, custos de reposição e desgaste dos meios de trabalho necessários para a execução da atividade. A divisão do valor da mercadoria em valor da reprodução da força de trabalho (FT) e trabalho excedente (TE) também pode ser decomposto em valor do capital variável (v) e mais-valor (m) (FRANCO, 2020).

Entendendo o trabalho uberizado como trabalho produtivo, e, portanto, como produtor de mais-valor, é possível compreender como se dá sua extração. Afinal, estamos diante de um mais-valor absoluto, de um mais-valor relativo ou de ambos?

O mais-valor absoluto é correlato à duração da jornada de trabalho. O capitalista estende o tempo de trabalho, prolongando a duração total da jornada, o que aumenta o tempo dedicado à produção de excedente, em termos absolutos. Assim, o capitalista eleva o valor excedente na proporção do aumento da jornada. Em relação ao mais-valor relativo, Marx (2013) afirma que o valor excedente não se dá pela ampliação da jornada total de trabalho, mas pela redução do tempo de trabalho necessário, no seu interior. Numa jornada de oito horas, composta por quatro horas de tempo de trabalho necessário e quatro horas de trabalho excedente, o mais-valor relativo seria a operação de reduzir a proporção de tempo necessário sobre o tempo total da jornada. Para obter esta redução é necessário aumentar a produtividade do trabalho, reorganizando-o, adotando técnicas mais modernas, tais como mecanização e automação.

Por um lado, a taxa de mais-valor é variável porque está associada à oportunidade de elevação dos preços de venda em horários de pico, mas a produção de excedente é análoga à extração de mais-valor absoluto. O sistema controla a extração de mais-valor por meio de variações na proporcionalidade entre o tempo de trabalho e sua remuneração, acarretando jornadas mais extensas. Por outro lado, é preciso observar que o transporte de passageiros é uma mercadoria que participa da cesta de consumo dos trabalhadores, portanto, influencia o valor da reprodução da força de trabalho. São trabalhos que eram oferecidos de forma autônoma ou controlados por pequenos capitalistas que, com o desenvolvimento das plataformas, revolucionaram a forma de organização do trabalho e da produção, reduzindo seus custos. Tal condição aproxima o trabalho excedente dos motoristas da Uber ao mais-valor relativo.

A articulação entre as duas formas de extração de mais-valor já foi apontada por Marx (2013). Oliveira (2003) destaca que o movimento de mundialização do capital junto com a Terceira Revolução Industrial e a ampliação das relações informais no mercado de trabalho, conduzem a produtividade do trabalho a dar um salto mortal à plenitude do trabalho abstrato.

Teoricamente, trata-se de transformar todo o tempo de trabalho em trabalho não-pago; parece coisa de feitiçaria, e é o fetiche em sua máxima expressão. Aqui fundem-se mais-valor absoluto e relativo: na forma absoluta, o trabalho informal não produz mais do que uma reposição constante, por produto, do que seria o salário; e o capital usa o trabalhador somente quando necessita dele; na forma relativa, é o avanço da produtividade do trabalho nos setores hard da acumulação molecular digital que permite a utilização do trabalho informal. [...] graças à produtividade do trabalho, desaparecem os tempos de

não-trabalho: todo o tempo de trabalho é tempo de produção (OLIVEIRA, 2003, p. 135-136).

Assim, se o capital não podia igualar tempo de trabalho e tempo de produção pela existência de um limite para a jornada de trabalho e outros direitos trabalhistas, então se suprime a jornada – ao menos em seu sentido formal – e se utiliza o trabalho abstrato dos trabalhadores informais, que só será remunerado após a realização do produto-mercadoria.

No caso brasileiro, é preciso destacar que o barateamento dos serviços analisados aconteceu, em grande medida, por meio do achatamento da renda dos trabalhadores em geral, e, dentre estes, dos uberizados. O custo de vida aumentou significativamente – com destaque para os insumos derivados do petróleo – sem ser acompanhado por reajuste de tarifas, sempre determinadas pelos controladores das plataformas. Tal situação só se sustenta devido ao alto grau de desemprego e de informalidade no mercado de trabalho, o que impede que esses trabalhadores encontrem alternativas de renda.

Não podemos deixar de destacar duas particularidades da uberização que interferem na forma de extração do mais-valor. A primeira é que, diferente de outros setores da produção, a Uber realiza a sua mercadoria ao mesmo tempo que a produz, o que significa uma maior velocidade de rotação do capital (MARX, 2014). Como a remuneração da força de trabalho só acontece com a sua realização, ou seja, quando o motorista transporta um passageiro, a organização não corre o risco de ter parte da sua produção não realizada. A segunda diz respeito aos custos com a reprodução simples da atividade. A Uber assume os custos de reprodução simples relacionados à manutenção da plataforma e de outros custos administrativos (escritórios etc.). A parte da reprodução simples destinada à manutenção da frota e dos equipamentos de comunicação recai inteiramente sobre os motoristas. Até agora, o capitalista precisava destinar uma parte do mais-valor apropriado para dar conta do custo da reprodução simples.

Considerações finais

Ao analisar o processo de trabalho dos motoristas de aplicativos vinculados à Uber, percebemos que este vai muito além de simplesmente dirigir. Inúmeras tarefas estão relacionadas ao atendimento aos clientes e à manutenção do veículo em condições que permitam oferecer a mercadoria “transporte de passageiros” todos os dias. Praticamente todas as tarefas que os motoristas realizam no seu processo de

trabalho são controladas pela Uber, principalmente, por meio dos algoritmos da plataforma que decide todos os aspectos relevantes das atividades desenvolvidas pelo motorista. O controle algorítmico alia-se à coerção econômica, que obriga os trabalhadores a longas jornadas e a acompanhar as oscilações de oferta e demanda por locomoção, processo que se apoia na forma de remuneração: o salário por peça.

Em relação ao processo de valorização, apontamos que os motoristas por aplicativo não são empreendedores, mas trabalhadores produtivos remunerados por produtividade. Destacamos ainda que a extração do mais-valor se dá por uma combinação de mais-valor absoluto e relativo junto com o achatamento da renda destes trabalhadores que viram os custos da reprodução da força de trabalho e da reprodução da sua mercadoria crescer sem ter a possibilidade de aumentar o preço dos serviços prestados.

Referências

- ABÍLIO, L. C. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019. Disponível em: <<https://bityli.com/Hsejx>>. Acesso em: 16 dez. 2019.
- AMORIM, H.; MODA, F. B. Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber. **Fronteiras - estudos midiáticos**, v. 22, n. 1, p. 59-71-71, 2020. Disponível em: <<https://bityli.com/JTeAT>>. Acesso em: 18 maio 2020.
- ANDRÉ, R. G.; SILVA, R. O. da; NASCIMENTO, R. P. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, v. 18, n. 1, p. 7-34, 2019. Disponível em: <<https://bityli.com/LHRHg>>. Acesso em: 2 out. 2019.
- ANTUNES, R. Proletariado digital, serviços e valor. In: ANTUNES, R. **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil IV: trabalho digital, autogestão e expropriação da vida**. São Paulo: Boitempo, 2019.
- ANTUNES, R. (Org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.
- CASAGRANDE, L.; ZAMORA, M. A. M.; OVIEDO, C. F. T. Motorista de Uber não é empreendedor. **RAM - Revista de Administração Mackenzie**, v. 22, n. 2, 2021. Disponível em: <<https://bityli.com/BGqpt>>. Acesso em: 28 abr. 2021.
- FONTES, V. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o Marxismo-Revista do NIEP-Marx**, v. 5, n. 8, p. 45-67, 2017. Disponível em: <<https://bityli.com/gPmtc>>. Acesso em: 28 jul. 2020.
- FRANCO, D. S. **Uberização do trabalho: a materialização do valor entre plataformas digitais, gestão algorítmica e trabalhadores nas redes do capital**. 2020. Tese (Doutorado em Administração) -

A nova (e a antiga) realidade do mais-valor: diálogos sobre trabalho e capitalismo no século XXI

Parceiros, mas não muito! Uberização do trabalho e exploração dos motoristas por aplicativo

DOI: 10.23899/9786589284277.7

Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2020. Disponível em:

<<https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/267>>. Acesso em: 5 out. 2020.

FRANCO, D. S.; FERRAZ, D. L. da S. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cadernos EBAPE.BR**, v. 17, n. 0, p. 844–856, 2019. Disponível em: <<https://bityli.com/XlxtN>>. Acesso em: 6 nov. 2019.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 19. ed. São Paulo: Ed. Loyola, 2010.

LIMA, P.; RÁDIO CBN. “É uma falsa noção de liberdade; quem faz o nosso horário são as nossas dívidas”. São Paulo, 2 jul. 2020. Disponível em: <<https://bityli.com/lGoqK>>. Acesso em: 27 jan. 2021.

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

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

MORAES, R. B. de S.; OLIVEIRA, M. A. G. de; ACCORSI, A. Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, v. 6, n. 3, p. 647–681, 2019. Disponível em: <<https://bityli.com/BLdta>>. Acesso em: 3 jan. 2020.

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

ROSENBLAT, A.; STARK, L. Algorithmic labor and information asymmetries: a case study of Uber's drivers. **International Journal of Communication**, v. 10, p. 3758–3784, 2016. Disponível em: <<https://bityli.com/kMxjq>>. Acesso em: 16 nov. 2020.

SCAPINI, E. Z. Uberização: uma nova forma de controle e de subordinação. **Revista Contraponto**, v. 7, n. 2, 2020. Disponível em: <<https://bityli.com/UOWhO>>. Acesso em: 17 nov. 2020.

THOMPSON, P. Crawling from the wreckage: The labour process and the politics of production. In: KNIGHTS, David; WILLMOTT, Hugh (Org.). **Labour Process Theory**. Londres: Macmillan, 1990. p. 95–124.

UBER. **Fatos e Dados sobre a Uber**. [S. l.], 2020. Disponível em: <<https://bityli.com/XqqLn>>. Acesso em: 3 mar. 2020.

ZAMORA, M. A. M.; AUGUSTIN, A. C.; SOUZA, A. dos S. B. A uberização do trabalho como nova articulação entre o arcaico e o moderno no capitalismo brasileiro. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, v. 8, n. 1, p. 55–86, 2021. Disponível em: <<https://bityli.com/wbmId>>. Acesso em: 29 abr. 2021.

ZAMORA, M. A. M.; MEIRA, F. B. A gerência na Uber: uma análise do processo de trabalho dos motoristas de aplicativo. In: 7º CONGRESSO BRASILEIRO DE ESTUDOS ORGANIZACIONAIS, 2021, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre: Even3, 2021. Disponível em: <<https://bityli.com/YRqTD>>. Acesso em: 27 dez. 2021.