



A superexploração como regra: análise e reflexões acerca do julgamento do caso motoristas versus Uber pela Suprema Corte Britânica

Felipe Gomes Mano¹

Resumo

A justiça britânica foi palco de uma disputa processual envolvendo a gigante dos transportes Uber e seus motoristas, contenda que resultou no reconhecimento de vínculo trabalhista e consequentes direitos aos trabalhadores. No presente artigo, pretende-se realizar uma abordagem distinta sobre o caso, indo além da perspectiva meramente jurídica, analisando criticamente as condições às quais os motoristas de aplicativos estão submetidos. Inicialmente, para melhor compreender todo o cenário que envolve o caso, será realizada uma contextualização estrutural do sistema de justiça inglês, bem como apresentados os fatos que deram ensejo ao processo, seu desenrolar até decisão final e eventos posteriores. Após, será elaborada uma análise crítica da atividade laboral dos motoristas e suas relações com as empresas tomando-se como grade de leitura a categoria da superexploração do trabalho, cunhada pela Teoria Marxista da Dependência. O capitalismo dependente e as relações de trabalho nele desenvolvidas aparentam ser o horizonte do mundo, não se restringindo apenas à periferia. Por essa razão, com o presente artigo espera-se contribuir para uma análise crítica do novo mundo do trabalho.

Palavras-chave: motoristas, Reino Unido, superexploração, teoria marxista da dependência, Uber.

La superexplotación como regla: análisis y reflexiones sobre la sentencia del caso drivers versus Uber de la Corte Suprema Británica

Resumen

La justicia británica fue escenario de una disputa procesal que involucró al gigante del transporte Uber y sus drivers, disputa que derivó en el reconocimiento de la relación laboral y consecuentes derechos a los trabajadores. En este artículo pretendemos dar un enfoque diferente al caso, yendo más allá de la perspectiva meramente jurídica, analizando críticamente las condiciones a las que se ven sometidos los conductores de la aplicación. Inicialmente, para comprender mejor todo el escenario que envuelve el caso, se realizará una contextualización estructural de la justicia inglesa, así como de los hechos que dieron origen

¹ Mestrando em Direito na Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (Unesp) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais – Campus Franca/SP. Graduado em Direito na Faculdade de Direito de Franca (FDF). Pesquisador bolsista em Instituto Tricontinental de Pesquisa Social. Presidente da Comissão de Criminologia e Vitimologia da 80ª Subseção da OAB/SP (Sertãozinho/SP). Membro associado do IBCCRIM. Advogado criminalista. Advogado no Núcleo de Prática Jurídica da Universidade Anhanguera – Campus Sertãozinho/SP. Áreas de pesquisa: teoria geral do direito, direito penal e processual penal, criminologia, sociologia do trabalho, economia política, ciência-política, filosofia, psicanálise. E-mail: felipegmanoadv@gmail.com.

al proceso, su desarrollo hasta la sentencia firme y hechos posteriores. Posteriormente, se elaborará un análisis crítico de la actividad laboral de los conductores y sus relaciones con las empresas, tomando como rejilla de lectura la categoría de superexplotación del trabajo, acuñada por la Teoría marxista de la Dependencia. El capitalismo dependiente y las relaciones laborales que en él se desarrollan parecen ser el horizonte del mundo, no restringido a la periferia. Por ello, este artículo pretende contribuir a un análisis crítico del nuevo mundo del trabajo.

Palabras-clave: drivers, Reino Unido, superexplotación, teoría marxista de la dependencia, Uber.

Superexploration as a rule: analysis and reflections on the judgment of the drivers versus Uber case by the British Supreme Court

Abstract

British justice was the scene of a procedural dispute involving the transport giant Uber and its drivers, a dispute that resulted in the recognition of employment relationship and consequent rights to workers. In this article, we intend to take a different approach to the case, going beyond the merely legal perspective, critically analyzing the conditions to which application drivers are subjected. Initially, to better understand the whole scenario that involves the case, a structural contextualization of the English justice system will be carried out, as well as the facts that gave rise to the process, its development until the final decision and subsequent events. Afterwards, a critical analysis of the work activity of drivers and their relationships with companies will be elaborated, taking as a reading grid the category of superexploration of work, coined by the Marxist Theory of Dependence. Dependent capitalism and the labor relations developed within it appear to be the horizon of the world, not restricted to the periphery. For this reason, this article hopes to contribute to a critical analysis of the new world of work.

Key words: drivers, United Kingdom, superexploration, Marxist Dependency Theory, Uber.

1 Introdução

Inicialmente, salienta-se que o presente artigo foi apresentado como requisito para conclusão da disciplina Tutela e Efetividade de Direitos nos Tribunais Internacionais, oferecida no primeiro semestre de 2022 pelo Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (Unesp), Campus Franca/SP, a qual o autor cursou na qualidade de mestrando da referida instituição.

O Reino Unido foi palco de uma das disputas judiciais mais impactantes dos últimos anos no que se refere ao novo mundo do trabalho. De um lado, a Uber, empresa que oferece serviços de transporte por meio de sua plataforma digital, e do outro seus motoristas parceiros, os quais buscavam o reconhecimento de direitos trabalhistas. As discussões sobre a

existência de vínculos e o grau de exploração dos trabalhadores precisou ser levada à Suprema Corte Britânica para que fosse proferida uma decisão definitiva sobre o caso.

No presente trabalho, será realizada uma ampla análise sobre o caso Uber *versus* motoristas, abordando suas causas, procedimentos e consequências, de modo a fornecer um enfoque crítico com relação à natureza do trabalho executado na plataforma.

Inicialmente, o artigo tratará de traçar uma esboço sobre a organização do sistema de justiça no Reino Unido e como se estrutura o poder judiciário na Inglaterra, país em que se iniciou a contenda, bem como quais são as suas divisões no que concerne às competências por hierarquia e matéria. Após, ainda se debruçando sobre as minúcias jurídicas, será realizada uma breve passagem sobre as diferentes classificações de trabalhadores no direito inglês, possibilitando maior compreensão dos argumentos manifestados pelas partes durante e após os julgamentos nas diversas instâncias, assim como o conteúdo das decisões proferidas pelo judiciário.

Após os aportes iniciais, será realizado um tratamento cronológico do caso, percorrendo o caminho atravessado pelas partes e o conteúdo das decisões de cada uma das instâncias, chegando-se ao édito proferido pela Suprema Corte, que estabeleceu precedente vinculando todos os cidadãos e Tribunais do Reino Unido. Serão também observadas as implicações posteriores à decisão final e como todo o contexto que envolvido no caso pode ser comparado ao que se verifica em relação à postura da Uber nos demais países em que atua.

Adentrando as discussões teóricas a respeito da exploração do trabalhador da economia de plataformas, será realizada uma passagem pelas contribuições de Marx no que se refere à compreensão estrutural do sistema capitalista, em especial a sua teoria da mais-valia e como alguns mecanismos podem ser empregados no processo de intensificação da exploração para aumento do lucro. Essas noções servirão de base para entender como a Teoria Marxista da Dependência, ao analisar a conjuntura particular do capitalismo *sui generis* latino-americano, concebe a categoria superexploração, como marca das relações de trabalho típicas da região.

Por fim, encerrando a reflexão suscitada, serão traçadas perspectivas acerca da natureza propriamente supreexploratória do trabalho “uberizado”, e como esse fenômeno, inicialmente constatado de forma regionalizada, ocorre espontaneamente nas práticas diárias dessa forma de trabalho. Com isso, espera-se contribuir para uma análise crítica de caráter radical sobre as mudanças proporcionadas pela tecnologia no mundo do trabalho, em especial no recorte do novo proletário digital.

2 O sistema de justiça no Reino Unido

O Reino Unido é constituído pela união política entre Inglaterra, País de Gales, Escócia e Irlanda do Norte. Ainda, quatorze territórios ultramarinos fazem parte da monarquia constitucional britânica, remanescentes do antigo império. Essa condição faz com que o sistema político e jurídico do Reino ainda influencie diversos países que outrora formavam a *Commonwealth*.

Analisando especificamente os quatro países integrantes do Reino Unido, observa-se a existência de três sistemas de justiça distintos. O direito inglês, aplicável na Inglaterra e no País de Gales, e o direito norte-irlandês, são sistemas jurídicos *common law*, enquanto o direito escocês, trata-se de um sistema misto, comungando elementos de tradição *civil law* e *common law*.

Enquanto o *civil law* é estabelecido por parâmetros estritamente normativo-legais, tendo na lei a fonte imediata de direito, o *common law* se caracteriza por uma perspectiva judiciária, na qual as decisões proferidas pelos tribunais criam precedentes que delineiam as regras de agir social e as referências para futuras decisões judiciais (DAVID, 2014).

Ao proferir decisões, o poder judiciário cumpre duas funções: a) a decisão proferida promove uma pacificação do caso concreto especificamente analisado, formando coisa julgada que impedirá a sua rediscussão pelas mesmas partes; e b) a decisão prolatada opera como alicerce do direito, constituindo precedente que servirá de regra aplicável a casos semelhantes, com natureza *erga omnes*. Dessa forma, o precedente é tido como fonte formal de direito proveniente do próprio judiciário (*judge-made law*). Sobre este ponto, assevera Fernando Pavlovsky (2016):

“A aceitação do precedente como fonte formal de direito só foi possível em razão da profunda interação existente entre Parlamento e Judiciário e do reconhecimento da autoridade dos juízes para fazer regras jurídicas, a *law-making authority*, que se entende pela capacidade que o juiz inglês detém de, ao decidir o caso concreto, não só determinar o direito aplicável para aquele caso como também estabelecer o conjunto de regras que deverão ser observadas pela sociedade, pela própria corte e pelas cortes inferiores.”

A jurisprudência no sistema *common law*, diferentemente do direito respaldado no *civil law*, a exemplo de como ocorre no Brasil, não opera meramente como paradigma

interpretativo da lei para futuras decisões, que pode ou não ser aceito pelo ente julgador, mas tem a mesma força imperativa da norma, vinculando cidadãos, juízes e tribunais.

2.1 A estrutura judiciária na Inglaterra e País de Gales

O sistema de justiça inglês é bastante antigo e passou por diversas mudanças (os *Reform Acts*) ao longo dos anos, obtendo nos *Judicature Acts* (1873-1875) uma estrutura semelhante a que se apresenta atualmente. Antes de tal reforma, a organização da estrutura judiciária era bastante complexa, dividida em “alta justiça”, formada pelos diversos Tribunais Superiores, os quais detinham competências distintas em virtude da matéria abordada, e a “baixa justiça”, constituída por jurisdições inferiores e órgãos decisórios não judiciários. Com a reforma, a estrutura organizacional foi simplificada.

Atualmente, “alta” e “baixa” justiça foram unificadas em um único Tribunal, a *Supreme Court of Judicature*, composta por duas instâncias. A primeira instância é formada por duas cortes distintas, a *High Court of Justice* e a *Crown Court*.

A *High Court of Justice* é responsável pelo julgamento de demandas cíveis que possuam alto valor e importância, além de supervisionar órgãos jurisdicionais subordinados. Possui divisões internas competentes para julgar matérias específicas, como é o caso da *Queen’s Bench Division*, responsável por julgar temas como contratos e responsabilidade civil, além de supervisionar órgãos hierarquicamente inferiores, a *Chancery Division*, competente para apreciar questões de direito empresarial, insolvência e aplicação da *equity*, e a *Family Division*, destinada ao julgamento de assuntos que envolvam divórcio, infância, sucessões e tratamento médico (PAVLOVSKY, 2016).

A *Crown Court*, instituída pelo *Courts Act* (1971), possui competência para julgamento das causas criminais. A distribuição das causas para julgamento é regida por regramento próprio, sendo que a depender da natureza da infração, a apreciação do caso poderá ser feita por um juiz da *High Court of Justice*, por um *circuit justice* (um juiz profissional que exerce a atividade em tempo integral), ou por um *recorder* (um advogado que exerce em tempo parcial as funções de juiz) (PAVLOVSKY, 2016).

Acima de ambas está a *Court of Appeal*, segunda instância dentro da *Supreme Court of Judicature*. Possui duas divisões, uma cível e outra criminal, sendo formada por dezesseis *Lord Justices* e presidida pelo *Master of the Rolls*, destinando-se ao julgamento colegiado dos recursos apresentados contra as decisões das instâncias inferiores. A *Court of Appeal* é o órgão máximo do judiciário pertencente exclusivamente à Inglaterra e País de Gales, embora

não seja a última instância que poderá ser provocada.

Ainda, para além da *Supreme Court of Judicature*, existem instâncias inferiores responsáveis pelo julgamento de causas menores, semelhantes aos juizados brasileiros. Os *County Courts* julgam causas cíveis de menor valor econômico, não abarcadas pela jurisdição da *High Court of Justice*, suas decisões são proferidas pelos *circuit judges*. Em matéria penal, infrações de menor potencial lesivo são julgadas na *Magistrates Court*, por cidadãos para os quais é concedido o título de *justice of the peace*, conhecidos como *magistrates*, os quais também são responsáveis pela apreciação preliminar de crimes de maior potencial lesivo, com o objetivo de analisar a existência de indícios suficientes de autoria e materialidade que possibilitem a instauração de julgamento perante a *Crown Court* (DAVID, 2014).

Por último, existem os *Tribunals* (também chamados de *Boards* ou *Commissions*), órgãos de natureza quase judiciária responsáveis por apreciar litígios administrativos e para as dificuldades surgidas no âmbito de certas leis, para que então possam ser levados ao *Supreme Court of Judicatura* e às *County Courts* (suprecourt.uk, 2022b).

2.2 O sistema de justiça trabalhista

No Reino Unido, existem divergências entre os sistemas de justiça trabalhista dos países membros. Na Escócia, há uma justiça especializada em apreciar causas trabalhistas em primeira e segunda instâncias, os *Industrial Tribunals* e os *Employment Appeal Tribunals*, respectivamente. Das decisões proferidas pela segunda instância, cabem recursos para a *Court of Session*, da *Inner House*, e por fim, para a *Supreme Court*. Na Irlanda do Norte, por outro lado, há justiça especial do trabalho apenas em primeira instância, também denominada de *Industrial Tribunal*, cabendo recursos para a seção civil de sua *Court of Appeal* e posteriormente para a *Supreme Court* (SILVA, 1992).

Na Inglaterra e no País de Gales, focos deste trabalho, assim como na Escócia, há Tribunais especializados no julgamento de contendas trabalhistas em primeiro e segundo grau. Os órgãos responsáveis pelo julgamento de conflitos em primeira instância, assim como no país vizinho, são denominados *Industrial Tribunals*, e são constituídos por um representante dos trabalhadores, um dos empregadores e um juiz togado (SUSSEKIND, 1999). Além da paridade de representantes, há também igualdade no peso de seus votos, podendo as causas serem decididas por unanimidade ou por maioria (SILVA, 1992).

Em segunda instância figuram os *Employment Appeal Tribunals*. Os recursos direcionados a este Tribunal são limitados apenas à discussão de questões de direito, não

sendo possível o revolvimento de provas e matérias de fato. A exemplo de como ocorre no Brasil para se ter acesso às Cortes Especial e Extraordinária, somente poderá haver reavaliação fático-probatória nos casos em que há provável erro de julgamento por parte do respectivo *Industrial Tribunal*, que não interpretou corretamente o caso ou que não aplicou devidamente o direito à situação concreta.

As duas são as únicas Cortes especializadas em dirimir unicamente questões trabalhistas nos dois países, sendo que os recursos contra decisões dos *Employments Appeal Tribunals* são encaminhados à divisão civil da *Court of Appeal*, e posteriormente, caso ainda existam controvérsias levantadas por alguma das partes, caberá recurso à *Supreme Court*².

Os procedimentos realizados na justiça trabalhista seguem a informalidade, sendo que na primeira e segunda instâncias não há necessidade de vestimentas específicas, além de ser dispensado o acompanhamento das partes por advogados. Ainda, é possível que elas demandem pessoalmente, representadas por advogados ou por representantes classistas (sindicatos profissionais ou associações de empregadores). Sobre o trâmite procedimental, ensinou o ex-Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), José Ajuricaba da Costa e Silva (1992, p. 75):

“As decisões são debatidas em conselho, isto é, em sessão secreta, e só a conclusão é divulgada em público perante as partes, após a discussão e votação, como acontece no Brasil no tribunal do júri, no processo criminal. Tanto para formulação do pedido ("*application*") como da defesa ("*notice of appearance*"), podem ser utilizados formulários Impressos, fornecidos pelos tribunais e preenchidos pelas partes, sendo a "*notice of appearance*" declaração do réu de que pretende defender-se da ação e respondendo a um questionário sobre os fatos alegados nesta, apresentado antes da audiência ("*hearing*"). A instrução e o julgamento das ações são feitos, geralmente, em apenas uma ou duas sessões do tribunal.”

Ainda, pontua-se que pela possibilidade de realização de acordos conciliatórios perante os *conciliation officers*, funcionários do *Advisory Conciliation and Arbitrations Service*, do Departamento de Emprego, antes mesmo do ajuizamento das ações perante os *Industrial Tribunals*, bem como pela existências de barreiras à ampla subida de recursos (limitação de matérias que podem ser objeto recursal e necessidade de autorização e

² Há possibilidade de recurso à Corte Europeia de Justiça em se tratando de decisões da Suprema Corte Britânica que versem sobre questões trabalhistas regulamentadas pelas Diretivas da comunidade do bloco regional, as quais visam uniformizar a legislação trabalhista dos países-membros. Os *Industrial Tribunals*, antes de decidir causas que abordem tais temas, podem realizar consultas à Corte Europeia de Justiça, vinculando-se à orientação manifestada (SILVA, 1992).

recebimento dos apelos), os feitos trabalhistas julgados no Reino Unido se apresentam em número bastante baixo em relação a outros países.

2.3 A Suprema Corte

O papel de “último andar” do sistema de justiça britânico por muito tempo foi exercido pela *House of Lords*, órgão vinculado formalmente ao poder legislativo e era responsável por julgar os recursos interpostos em face das decisões da *Court of Appeal*. Ocorre que ao longo dos anos reformas do sistema judicial ensejaram modificações em sua capacidade de julgamento, até culminar em sua extinção. Sobre esse processo discorre Fernando Pavlovsky (2016):

“a extinção da *House of Lords* como Corte Judicial foi a consequência final de uma série de acontecimentos que se iniciaram com o *Appellate Jurisdiction Act 1876* que alterou a função jurisdicional da *House of Lords*, que passou a julgar apenas recursos extremos (equivalentes aos nossos recursos especiais e extraordinários). Posteriormente, pelo *Administration of Justice (Appeals) Act 1934* passou-se a exigir como pressuposto para se recorrer à *House of Lords* uma espécie de permissão, colhida diretamente na Câmara dos Lordes ou na instância originária. Em 203 foi manifestado o desejo do Governo em transferir as funções jurisdicionais da *House of Lords* para uma Suprema Corte, que acabou sendo instituída pela Reforma Constitucional de 2005.”

Após a sua instituição formal, a *Supreme Court of England* entrou em funcionamento no primeiro dia de outubro de 2009, substituindo a *House of Lords* em suas funções e se tornando a mais alta instância judiciária do Reino Unido. É constituída por doze juízes (supremecourt.uk, 2022), julgando casos de todas as searas de Inglaterra, País de Gales e Irlanda do Norte, e apenas os casos em matéria cível da Escócia, que resolve suas demandas criminais em última instância perante uma Corte interna, a *High Court of Justiciary* (supremecourt.uk, 2022b).

A Suprema Corte do Reino Unido ainda assumiu a competência anteriormente dada ao *Judicial Committee of the Privy Council*, formado por juízes provindos da *House of Lords* e de territórios ultramarinos britânicos, responsabilizando-se pelo julgamento de recursos interpostos contra decisões das Supremas Cortes dos territórios britânicos do além-mar ou daqueles Estados membros da *Commonwealth* que ainda possuíam a previsão deste recurso em seu sistema jurídico (DAVID, 2014; PAVLOVSKY, 2016).

O sistema político britânico garante independência ao Parlamento, o qual assume certa soberania em seus atos. Esse fato faz com que o direito inglês não seja balizado em uma constituição fixa que norteie todos os poderes, restringindo o campo de atuação da *Supreme Court* para realizar controles de constitucionalidade e fiscalização dos demais poderes (ANDREWS, 2010). O papel da Suprema Corte Britânica no controle legislativo ocorre da seguinte forma: a) em relação às leis primárias (aquelas confeccionadas no Parlamento Britânico), limita-se a tecer pareceres sobre seu alinhamento com a Convenção Europeia dos Direitos Humanos, podendo o Parlamento, após analisá-las, modificar, anular ou até mesmo manter inalteradas as leis objeto de análise; e b) no que tange às leis secundárias (confeccionadas por órgãos legislativos inferiores ao Parlamento), poderá a Suprema Corte exercer função semelhante à efetuada em relação às leis primárias, além de poder anulá-las caso violem os decretos parlamentares que lhe conferem poder (REVERBEL, 2015).

Para interpor um recurso perante a *Supreme Court*, é necessário obter uma permissão, concedida pelos próprios juízes da Corte, ou pelos seus pares da instância inferior. Por fim, o fato de ser a instância mais alta do poder judiciário faz com que suas decisões sejam tomadas como precedentes que devem ser obrigatoriamente adotados pelas instâncias inferiores como parâmetros em julgamentos futuros.

3 As classificações de trabalhadores no direito inglês

Para melhor compreensão do caso objeto de reflexão no presente trabalho, é necessário fazer alguns apontamentos preliminares acerca das classificações de trabalhadores existente no direito inglês.

O termo “trabalhador”, possui natureza ampla, englobando uma série de concepções. Na filosofia marxista, por exemplo, o trabalho é tido como uma “categoria ontológica fundamental da existência humana” (DE OLIVEIRA, 2010); uma atividade inerente à sua presença do homem no mundo, pela qual transforma deliberadamente a natureza para criar condições de vida que lhe sejam necessárias à sobrevivência. Por consequência lógica, nessa perspectiva, o trabalhador é aquele indivíduo que realiza atividades que modificam a natureza almejando a sua sobrevivência e a de seu grupo. Essa definição apresenta o trabalho como naturalmente humano, mas não reflete as suas particularidades frente às complexidades estruturais de cada sociedade, ou seja, como as determinantes sociais implicam na organização do trabalho em cada momento histórico e tipo de agrupamento social.

O direito, enquanto forma responsável pela organização social, regulamenta o arranjo

das relações de trabalho, assumindo nuances específicas em cada contexto histórico e social (EDELMAN, 2016). Na Inglaterra e País de Gales, o sistema jurídico classifica os trabalhadores em três categorias distintas: *employee*, *worker* e *self-employed*. As diferenças entre elas residem nos tipos de contratos realizados e no modo como se desenvolve a sua relação com o empregador.

Os *employees* normalmente podem ser definidos como membros permanentes do corpo de funcionários do empregador, geralmente firmando um contrato sem termo final. Sua relação com o contratante é de alto grau de sujeição, havendo significativo controle sobre o funcionário, definindo-se qual trabalho será realizado, como e quando será feito, existindo pouca ou nenhuma flexibilidade em relação a estes pontos. Os *employees* ainda podem ser submetidos a medidas disciplinares e seus empregadores devem pagar impostos e contribuições para o seguro nacional em nome de seus funcionários (BRODIE, 2005).

Os trabalhadores enquadrados nesta categoria possuem mais direitos em relação aos outros, como recebimento de salário mínimo nacional; regulamentos de tempo de trabalho que permitem número máximo de horas semanais e intervalos de descanso; impossibilidade de dispensa sem justa causa ou por discriminação; garantia de subsídios em caso de afastamento por doença, auxílio-maternidade ou paternidade e dispensa legal; férias anuais remuneradas; recebimento de notificação pelo fim do contrato; possibilidade de pleitear horário flexível; e obtenção de folgas em caso de emergências relacionada à família ou dependentes (Gov.uk, c2022a).

Os *workers* são uma categoria intermediária que possui expectativas e deveres tanto de um *employee* como de um *self-employed*. Em relação aos *employees*, geralmente possuem maior flexibilidade no que se refere a forma e tempo de execução de seu trabalho, embora ainda estejam submetidos ao controle ou supervisão de um gerente. Nessa categoria o empregador também deve recolher impostos referentes às contribuições para o seguro nacional (BRODIE, 2005).

Não possuem todos os direitos trabalhistas concedidos aos *employees*, lhes sendo vedada a proteção contra demissão sem justa causa, folgas para emergências relacionadas a dependentes ou indenização por dispensa legal. Por outro lado, têm direito ao recebimento de salário mínimo no piso nacional e proteção contra deduções ilegais. Os empregadores devem cumprir os regulamentos de tempo de trabalho e fornecer aos trabalhadores pelo menos cinco a seis semanas de férias pagas. Os *workers* também são protegidos em casos de

*whistleblowing*³ e discriminações ilegais. Ainda, a depender das circunstâncias do emprego, possuem direito a auxílio em casos de afastamento por doenças, maternidade, paternidade ou adoção e licença parental remunerada (Gov.uk, c2022d).

Os *self-employed*s são mais facilmente detectáveis justamente pela natureza de seu relacionamento, uma vez que se tratam de trabalhadores autônomos, que realizam suas atividades por conta própria. Como autônomos ou contratados, geralmente administram seus próprios negócios, o que faz da outra parte envolvida na relação de trabalho um cliente. Como administrador do próprio empreendimento, é responsável pelo sucesso ou fracasso final da empresa, devendo pagar impostos e ter controle sobre como, quando e onde os serviços são prestados (BRODIE, 2005).

Tendo em vista que o *self-employed* é “seu próprio chefe”, não tem garantia à maioria dos direitos trabalhistas, como auxílio-doença ou férias anuais. Por outro lado, são amparados legalmente frente a qualquer coisa que possa prejudicar seu bem-estar no local de trabalho do cliente, assim como em alguns casos possuem resguardo contra discriminações. Direitos adicionais podem ser estabelecidos entre as partes no contrato de prestação de serviços (Gov.uk, c2022b).

Compreendidas as nuances de cada uma das categorias de trabalhadores existentes no direito inglês, torna-se fácil entender os argumentos apresentados pela empresa Uber e por seus motoristas no caso que será analisado a seguir.

4 Motoristas *versus* Uber: uma longa batalha por direitos

A disputa judicial envolvendo a empresa Uber e seus motoristas no Reino Unido foi respaldada em diversos episódios que ocorreram ao longo do tempo. No ano de 2015, o motorista James Farrar teve problemas em uma de suas viagens, na qual realizou o transporte de passageiros alcoolizados que lhe causaram transtornos. Para se resguardar juridicamente, foi à delegacia de polícia registrar uma ocorrência. Nesta oportunidade, a autoridade policial requereu os dados dos passageiros envolvidos, o que não pode ser fornecido, tendo em vista que a informação não era disponibilizada pela Uber.

Farrar solicitou as informações à empresa, que lhe comunicou que os dados requeridos somente poderiam ser entregues mediante solicitação formal de autoridade. Munido da

³ O *whistleblowing* é uma prática que consiste na divulgação ou denúncia de fraudes e irregularidades no ambiente de trabalho realizadas por um funcionário para alguma autoridade ou superior hierárquico. Uma vez que a informação seja de interesse público, ou seja, possua valor social, o denunciante terá seu emprego resguardado legalmente, não podendo ser penalizado pela denúncia (Gov.uk, c2022c).

resposta, retornou à delegacia de polícia, fazendo com que a autoridade policial oficiasse a empresa requerendo os dados necessários. Novamente o pedido foi negado pela Uber, informando que os dados eram sigilosos e somente poderiam ser entregues ante uma ordem judicial (TEMPERTON, 2018).

Passadas algumas semanas, a empresa entregou os dados da passageira que solicitou a corrida, a qual teria concordado com as denúncias feitas por Farrar à polícia. Ocorre que o motorista já havia procurado um escritório de advocacia para analisar seu caso, oportunidade em que foi concluído pelos advogados que o contrato firmado entre a Uber e os motoristas possuía várias irregularidades, de modo que estes não poderiam ser classificados como trabalhadores autônomos (*self-employeds*), como a própria empresa fazia, mas que a forma de trabalho praticada ensejaria sua recategorização, implicando na garantia de diversos direitos trabalhistas que estariam sendo negados.

Esse foi o estopim para o ajuizamento de uma reclamação trabalhista contra a empresa americana de transporte, que culminou em uma das decisões mais emblemáticas dos últimos anos relacionada a esta matéria.

4.1 O caso nas instâncias inferiores

Em julho de 2016, o *Industrial Tribunal* do Centro de Londres iniciou a análise do caso, ouvindo Farrar e Yaseen Aslam, outro ex-motorista do aplicativo que, ao lado de Farrar, liderou a campanha para garantir os direitos dos trabalhadores. Farrar alegou que em boa parte do período no qual dirigiu para a Uber, recebeu em média a quantia de £5,00 por hora, menos que o salário mínimo nacional para trabalhadores maiores de 25 anos, que à época era de £7,20 por hora. A Uber contestou tal narrativa, dizendo que descontadas todas as taxas operacionais, seus motoristas no Reino Unido obtinham ganhos médios de £12,00 por hora.

Paralelamente, alguns fatos colocaram a empresa estadunidense em desvantagem na demanda. Outras ações movidas contra outras empresas de aluguel privado de motoristas (forma como a Uber se autodenominava) tiveram decisões nas quais se constatou que os trabalhadores eram erroneamente classificados como autônomos, além de trabalhar por jornadas maiores que a máxima legalmente prevista para *workers* e *employees*, e que demandavam quase que sua totalidade apenas para cobrir os gastos advindos da atividade laboral (TEMPERTON, 2018).

Em matéria sobre o caso escrita na revista estadunidense *Wired*, o jornalista James Temperton mostrou alguns episódios narrados por Farrar durante o julgamento, apontando

para o controle exercido pela Uber sobre seu trabalho:

“Em maio de 2016, quando Farrar ainda estava dirigindo para o Uber, ele recebeu um longo e-mail explicando que, embora fosse ‘um contratado independente’, notou-se que ele estava conectado ao aplicativo Uber enquanto estava longe de seu veículo. ‘A partir de hoje, para garantir que o sistema Uber funcione sem problemas, se você não confirmar duas reservas alocadas seguidas, tomaremos isso como uma indicação de que você não está disponível e o desconectaremos do sistema por dez minutos’, disse o comunicado. e-mail lido. Mais tarde, a empresa enviou-lhe uma mensagem de texto. ‘Você recentemente perdeu pedidos que chegaram durante outros passeios’, dizia. ‘Da próxima vez, aceite o pedido.’ Farrar se viu no que o Uber chama de ‘caixa de pênalti’. (TEMPERTON, 2018, tradução do inglês via Google translate)”⁴

Continua a reportagem abordando como o sistema de avaliação por pontuações afetou o motorista:

“Toda semana, enquanto era motorista do Uber, Farrar recebia um relatório automatizado sobre seu desempenho. Na semana de 20 a 27 de abril de 2015, ele completou 29 viagens e recebeu 26 avaliações de cinco estrelas dos passageiros. ‘Infelizmente, sua classificação de motorista na semana passada estava abaixo da média’, alertou o relatório do Uber. De acordo com documentos judiciais, vários outros motoristas ficaram consternados ao descobrir que, apesar de terem classificações de 4,5 estrelas ou mais, ainda eram considerados pelo sistema ‘abaixo da média’. (TEMPERTON, 2018, tradução do inglês via Google translate)”⁵

Esses fatos expõe um lado sombrio da chamada *Gig Economy*, que ao mesmo tempo que facilita a prestação de serviços aos usuários das plataformas, subordina os prestadores a formas diversas formas de controle. A Uber recorrentemente mantém em segredo as métricas utilizadas para classificar seus motoristas, o que ensejou ações por parte de

⁴“In May 2016, when Farrar was still driving for Uber, he received a lengthy email explaining that while he was ‘an independent contractor’, it had been noted he was logged into the Uber app while away from his vehicle. ‘From today, in order to ensure the Uber system runs smoothly, if you do not confirm two allocated bookings in a row we will take this as an indication you are unavailable, and we will log you off the system for ten minutes,’ the email read. The company later sent him a text message. ‘You recently missed requests that came in during other rides,’ it read. ‘Next time, accept the request.’ Farrar had found himself in what Uber calls the ‘penalty box’.”

⁵“Each week while he was an Uber driver, Farrar would receive an automated report on his performance. For the week April 20 to 27, 2015, he completed 29 trips and received 26 five-star ratings from passengers. ‘Unfortunately, your driver rating last week was below average,’ Uber’s report cautioned. According to court documents, a number of other drivers were dismayed to find that, despite having ratings of 4.5 stars or higher, they were still deemed by the system to be ‘below average’.”

diversos setores, a exemplo do que ocorre na Espanha, onde trabalhadores e o próprio Estado querem publicizar os algoritmos utilizados, possibilitando assim a ampla divulgação dos programas de inteligência utilizados por empresas de aplicativos (CARVALHO, 2022).

As defesas apresentadas pela Uber em relação aos diversos casos narrados de situações que configuravam extremo controle sobre seus motoristas, chegando até a episódios de assédio, se limitaram a caracterizá-la como uma empresa de tecnologia, e não de transporte, de modo que seus motoristas deveriam ser enquadrados como *self-employed* que podiam trabalhar quando e onde quisessem. Entretanto, a defesa dos motoristas argumentou que o contrato de adesão oferecido pela Uber e a realidade vivida por eles no dia-a-dia tornavam esse acordo ilegal.

Em outubro de 2016 o *Industrial Tribunal* de Londres emitiu seu veredito, decidindo que os motoristas não eram trabalhadores autônomos e deveriam ter garantidos os direitos legalmente previstos à categoria dos *workers*. No julgamento

“Os juízes também acusaram a Uber de ‘recorrer em sua documentação a ficções, linguagem distorcida e até terminologia totalmente nova’ e rejeitaram o argumento da Uber de que era ‘um mosaico de 30.000 pequenas empresas ligadas por uma ‘plataforma’ comum’ como ‘um pouco ridículo’. (TEMPERTON, 2018, tradução do inglês via Google translate)”⁶

Essa decisão fez com que a Uber passasse a admitir que de fato se trata de uma empresa de transportes, mas ainda assim manteve seu posicionamento em relação à classificação de seus motoristas, os quais ainda considerava como *self-employed*, não devendo ter acesso a direitos trabalhistas adicionais.

A empresa recorreu da sentença, obtendo nova decisão desfavorável em novembro de 2017 perante o *Employment Appeal Tribunal*. Seu argumento foi baseado em precedente firmado no julgamento de outro caso nada semelhante. Em suma, a empresa manteve a narrativa de que sua plataforma é construída e disponibilizada com o objetivo de servir como um ponto de encontro entre prestadores de serviços e clientes. Dessa forma, ao prestar efetivamente os serviços de transporte, os motoristas não estariam exercendo o objeto principal da empresa, desvinculando-se de qualquer prestação de serviços à plataforma e, portanto, não devendo ser considerados funcionários.

⁶“The judges also accused Uber of ‘resorting in its documentation to fictions, twisted language and even brand new terminology’ and dismissed Uber’s argument that it was ‘a mosaic of 30,000 small businesses linked by a common ‘platform’ as ‘faintly ridiculous’.”

O segundo revés fez com que a Uber apresentasse um novo recurso, dessa vez perante à *Court of Appeal*. A empresa californiana manteve seus argumentos, na tentativa de firmar a tese de que seus motoristas eram trabalhadores autônomos sem qualquer espécie de vínculo, mas, em dezembro de 2018 a Corte decidiu no mesmo sentido das decisões proferidas nas instâncias inferiores, mantendo a classificação dos motoristas como *workers*, fazendo jus aos direitos trabalhistas garantidos à categoria. Diante da decisão, a Uber apresentou recurso para a *Supreme Court*, mediante autorização concedida pela própria *Court of Appeal*.

4.2 Vitória dos motoristas na Suprema Corte: a criação de um precedente

A trajetória de disputas judiciais iniciadas em 2016 teve seu desfecho em março de 2021, quando a Suprema Corte Britânica proferiu decisão final sobre o caso, criando assim um valioso precedente que além de encerrar as discussões com a formação de coisa julgada, estabeleceu parâmetro que deverá ser obrigatoriamente seguido em casos semelhantes.

O recurso apresentado no ano de 2018 após o julgamento de sua apelação pela *Court of Appeal* se bastou em reiterar os argumentos anteriormente suscitados, pelos quais a empresa tentou emplacar a tese de que não existem vinculações trabalhistas e muito menos formas de controle sobre os motoristas, sendo que a função de sua plataforma seria apenas servir como meio facilitador para a solicitação de caronas por passageiros. Sempre que uma corrida fosse aceita por um motorista, criava-se um contrato entre ele e seu passageiro, sendo que a Uber não era responsável pelo transporte. A porcentagem do pagamento retida pela Uber seria, portanto, uma taxa de aluguel e uso da plataforma, dividida por motoristas e passageiros.

Em decisão minuciosamente fundamentada⁷, a Suprema Corte do Reino Unido entendeu pela necessidade de classificação dos motoristas da Uber como *workers*, uma vez que a relação de trabalho estabelecida apresenta vários pontos de contradição que impedem a sua categorização como *self-employed*.

Inicialmente, nos contratos de adesão fornecidos pela empresa durante o cadastramento dos motoristas são solicitadas diversas informações pessoais e cópias de documentos, o que aponta para a existência de controle sobre seus perfis. Ademais, para atuar

⁷ Decisão disponível em: **UNITED KINGDOM**. *The Supreme Court. On appeal from: [2018] EWCA Civ 2748. Uber BV and others (Appellants) v Aslam and others (Respondents)*. Relatoria: Lord George Leggatt, 19 fev. 2021. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/suprema-corte-britanica-reconhece.pdf>. Acesso em: 06 jun. 2022.

como motorista profissional em Londres, é necessário a obtenção de uma licença, bem como garantia de alguns elementos de segurança nos veículos, sendo que a Uber passou a exigir dos motoristas a adoção dessas medidas para regularizar sua condição, atitude contraditória à natureza empresarial por ela alegada, a qual não traria qualquer responsabilidade sobre possíveis irregularidades nos veículos e cadastro dos motoristas.

Várias outras incongruências foram apontadas pela Suprema Corte durante o julgamento, evidenciando a existência de vinculações trabalhistas decorrentes da relação de trabalho concretamente desenvolvida. Com isso, decidiu-se que o serviço executado pelos motoristas se amolda às definições legais da categoria dos *workers*, devendo-se promover a garantia dos diversos direitos trabalhistas próprios desta classificação.

Mas o que aconteceu após a decisão?

4.3 A posição da Uber após a derrota: extensão da decisão, marketing e concessões

A vitória na Suprema Corte não representou de pronto uma vitória final para os motoristas, pois mesmo derrotada, a Uber tentou mitigar sua perda por meio de uma posição restritiva em relação à extensão da decisão. Logo após o julgamento, a Uber afirmou que seus efeitos somente se aplicariam aos vinte e cinco motoristas que ajuizaram reclamações trabalhistas no ano de 2016, dando início à longa guerra judicial travada entre as partes. Nesse sentido, para a empresa, o édito proferido pela Suprema Corte não teria efeito *erga omnes* no Reino Unido, servindo apenas como precedente caso outros motoristas resolvessem ajuizar ações individualmente.

Todavia, cerca de um mês após a resolução do caso na Suprema Corte, diante das pressões da sociedade civil, bem como pela possibilidade de eventuais admoestações por autoridades públicas, a empresa confirmou que os efeitos da decisão seriam estendidos a todos os seus até então cerca de 70 mil motoristas no Reino Unido. Porém, pontuou que os direitos não iriam ser garantidos aos entregadores do aplicativo Uber Eats.

Ainda, a Uber travou uma disputa discursiva acerca da definição de uma base de cálculo para o salário mínimo a ser pago aos motoristas. Segundo a empresa, o salário mínimo deveria ser baseado no tempo em que os motoristas estivessem realizando suas viagens, ou seja, entre a aceitação de uma corrida e sua finalização (O'BRIEN, 2021).

Ocorre que essa perspectiva se mostra contraditória à decisão da Suprema Corte por três pontos, um deles ligado ao conteúdo textual da decisão e outros dois concernentes ao seu conteúdo.

O primeiro deles, referente ao texto formalmente expresso, remete ao fato de que a decisão da Suprema Corte foi objetiva acerca do tempo de trabalho que deveria ser considerado para a definição do salário mínimo. A Suprema Corte pontuou que os motoristas iniciam seu trabalho a partir do momento em que acessam o aplicativo, sendo este um período de trabalho não medido e que deveria ser computado (UNITED KINGDOM, 2021).

Por uma segunda perspectiva, a reclamação da Uber contradiz a decisão da Suprema Corte no sentido que o próprio aplicativo define o tempo estimado para a realização da viagem, o que induz os motoristas a encerrar corridas no prazo estabelecido. Demoras que poderiam representar acréscimos na base de cálculo salarial resultariam em penalizações que restringiriam o número de corridas aos motoristas.

Por fim, e em decorrência do ponto anterior, para compensar as baixas bases de cálculo, os motoristas teriam que realizar inúmeras corridas durante o dia, configurando jornadas de trabalho extenuantes em virtude do tempo não computado.

Porém, mesmo diante dessa resistência da empresa em conceder extensivamente os direitos e aplica-los de forma adequada à decisão, prevaleceu o definido pela Suprema Corte no texto final do julgamento. Uma enorme vitória para os motoristas.

Mas a Uber tentou não deixar que esse baque maculasse a imagem de sua marca, transformando a derrota em uma ação de *marketing*. Valendo-se do lema “Só na Uber”, a empresa instalou grandes cartazes por Londres, divulgando que apenas em sua plataforma os motoristas teriam garantidos direitos como salário mínimo, férias remuneradas, aposentadoria e licenças maternidade e paternidade. Tal ação se deu com o objetivo de vencer a corrida concorrencial, tendo em vista que a decisão da Suprema Corte não afetou as demais empresas de transporte. Cabe frisar que a propaganda se refere apenas à Uber do Reino Unido, pois nos demais países a sua base operativa permanece a mesma (SENRA, 2021).

Além da reclassificação para a categoria de *workers* e a consequente garantia de direitos trabalhistas, os motoristas obtiveram outra vitória. Por conta dos efeitos da decisão da Suprema Corte, bem como as pressões feitas pela categoria dos motoristas, a Uber acabou firmando acordo com o GMB Union, maior sindicato do Reino Unido.

Foi a primeira vez que a empresa estadunidense reconheceu um sindicato de motoristas, que será responsável por exercer a sua representação, assim como dos entregadores da Uber Eats, os quais foram incluídos no acordo. O GMB, na posição de representante oficial dos motoristas associados, terá acesso a todas as reuniões entre eles e a empresa, assim como oferecerá auxílio e poderá representa-los nas hipóteses em que percam acesso ao aplicativo (Gmb.org.uk, c2020).

A nova realidade da Uber no Reino Unido, porém, é bem diferente do que se percebe em outros lugares.

5 Algumas posturas da Uber em outros países

A teia de fatores que foi tecida no Reino Unido foi capaz de prender a Uber de tal forma que várias vitórias foram conquistadas pelos motoristas, mas isso não é uma realidade global. Em outros países, os motoristas ainda encontram grandes entraves para modificar suas condições de trabalho.

No intuito de impedir que direitos e garantias sejam reivindicados coletivamente pelos trabalhadores, a Uber adota como prática obstar a formação de sindicatos. Essa postura objetiva enfraquecer as reclamações, uma vez que o isolamento dos motoristas diminui a força de suas reivindicações e o impacto de atos como greves. Como exemplo dessa prática, figura o processo instaurado pela Uber contra a cidade de Seattle, nos Estados Unidos, que teve uma lei municipal aprovada que possibilitava aos motoristas de aplicativos formar sindicatos para negociar melhores condições de trabalho (Estado de Minas, 2017). Nesse caso, a Uber afirmou que a representação sindical fere os princípios de autonomia e liberdade que regem o direito do trabalho, o que vai ao encontro da sua tese arguida o Reino Unido de que seus motoristas se tratam de *sefl-employeds*, livres para negociar suas viagens com a empresa e seus passageiros via aplicativo.

No Brasil, a judicialização da discussão acerca da existência de vínculo trabalhista entre a empresa e os motoristas é recorrente, existindo decisões favoráveis à ambas as partes. As disputas levadas aos Tribunais Regionais do Trabalho (TRT's), em sua maioria resultam em ganhos de causa para os trabalhadores, os quais obtêm a vinculação. Esse entendimento foi endossado pelo Ministério Público do Trabalho no ano de 2021 ao ajuizar uma ação pedindo que a Uber registre seus motoristas em carteira, alegando prática de “fraude trabalhista” para maquiagem a real condição dos serviços prestados. Porém, quando os casos chegam ao Tribunal Superior do Trabalho (TST) o quadro se inverte, havendo posição majoritária pelo reconhecimento de que os motoristas são “parceiros” da empresa, e não empregados (SENRA, 2021).

Contudo, em abril de 2022, a Terceira Turma do TST, contrariando a posição majoritária manifestada pelas demais, proferiu decisão reconhecendo a existência de vínculo entre a empresa e motorista, afirmando que o tema não está pacificado na Corte. Com isso, em solo brasileiro, a discussão ainda deve perdurar por longo tempo até que seja totalmente

pacificada, devendo os motoristas obter a regulamentação de sua atividade laboral individualmente.

Ainda em terras brasileiras, observa-se uma prática estratégica da Uber no âmbito judiciário. Com base em algoritmos de previsibilidade, a empresa analisa os riscos de proferimento de decisões que lhe sejam desfavoráveis nos diversos Tribunais do país. Dessa forma, sempre que há possibilidade de perder uma demanda contra um motorista, a empresa formaliza uma proposta de acordo, o que não é efetuado nas hipóteses em que há grandes chances de vencer o caso. Com isso, constrói-se uma jurisprudência completamente favorável à Uber, dando a impressão de que o judiciário possui entendimento pacificado a seu favor (LEME, 2019). Percebendo a manipulação jurisprudencial operada pela empresa, TRT's Brasil passaram a barrar essa prática não homologando os acordos e decidindo pela condenação da empresa ao reconhecimento de direitos no caso concreto (GIOVANAZ, 2021).

Voltando à Europa, um Tribunal do Trabalho holandês seguiu o precedente da Suprema Corte Britânica, acatando um pedido formulado pela Federação dos Sindicatos da Holanda no sentido de que “os cerca de 4 mil motoristas da Uber na capital do país são colaboradores de uma empresa de táxi e devem ter os mesmos benefícios de outros profissionais do setor” (ANDRION, 2021). Assim como no Reino Unido, a Uber recorreu da sentença, levando a rediscussão do caso instância superior.

As diferentes práticas e destinos da empresa nos diversos lugares onde opera apontam para o fato de que os moldes de trabalho por ela oferecidos não se adequam de forma plena às legislações nacionais, com normas baseadas em momentos históricos e modelos laborais diferentes. A Uber é uma empresa global que tenta atuar de modo uniforme em locais com realidades distintas, e sua velocidade de expansão não é a mesma do direito, mais lento, conservador e formal. Os vários embates enfrentados pela empresa levantam a necessidade de repensar o trabalho e a proteção dos trabalhadores diante das novas condições materiais que lhes são postas.

6 Trabalho plataformizado e suprexploração do trabalho

A estrutura de produção capitalista é fundada, dentre outros elementos, na separação entre trabalhador e meio de produção, o que se dá com o estabelecimento da propriedade privada deste. Uma vez alijado do domínio das ferramentas e do produto de seu trabalho, cabe ao trabalhador vender a sua força de modo abstrato, apropriando-se de valor muito inferior aquele por ele é efetivamente produzido.

A exploração da força de trabalho é um dos pontos de análise centrais da corrente marxista, devendo-se observar como o trabalho se desenvolve não apenas em suas mais simples abstrações, mas igualmente de acordo com as especificidades de cada tempo histórico, localidade e meio utilizado para o exercício da atividade laboral.

A seguir, será realizada uma passagem acerca das noções gerais estabelecidas por Marx sobre a exploração do trabalho alienado para extração de mais-valia, seguindo para a especificação histórico-geográfica que a Teoria Marxista da Dependência (TMD) realiza ao estudar o desenvolvimento do capitalismo na América Latina, criando as bases para a criação da categoria superexploração da força de trabalho, própria dessa forma *sui generis* de capitalismo, e por fim, como esse referencial teórico contribui para uma leitura do modo de trabalho desenvolvido propriamente na economia plataformizada.

6.1 Exploração e (super)exploração do trabalho em Marx

No livro 1 d'O Capital, Marx inicia a sua análise acerca das relações e estruturas fundadas na sociabilidade capitalista abordando sua categoria abstrata, seu átomo, a mercadoria⁸. A partir desta forma fundamental do modo de produção capitalista, o autor desdobra as mais diversas relações sociais, desenvolvendo novas categorias analíticas capazes de contribuir para a compreensão do modo de produção capitalista e do plexo social dele derivado. A forma mercadoria molda todos os âmbitos relacionais, configurando-se a sociedade capitalista como uma grande coleção delas (MARX, 2015).

O trabalho não é imune ao processo de mercantilização, tornando-se abstrato, mensurado e vendido no mercado por seu tempo, e não por sua capacidade e qualidade produtiva. A compra do trabalho abstrato e alienado pelo capitalista, proprietário dos meios de produção, destina-se a utilização dessa força para produzir as mercadorias que serão colocadas em circulação. O trabalho, portanto, está inserido na dinâmica que Marx desenha pela equação $D \rightarrow M \rightarrow D'$, na qual “D” representa o dinheiro inicialmente investido, utilizado nos investimentos iniciais, dentre os quais está inserido o pagamento dos trabalhadores, “M” se trata da mercadoria produzida, e “D'” é o mais dinheiro obtido com a sua venda.

Nesse sentido, a força de trabalho comprada pelo capitalista será empregada na obtenção de valor maior que o nela investido. Essa dinâmica básica das relações de trabalho

⁸ Ver: MARX, Karl. **O Capital-Livro 1: Crítica da economia política. Livro 1: O processo de produção do capital**. Boitempo Editorial, 2015.

na sociedade do Capital, leva aquele que é um dos pilares de teoria socioeconômica marxista, a taxa de exploração da força de trabalho. Segundo Traspadini e Amaral (2020), a exploração da força de trabalho na teoria marxista/marxiana pode ser definida como:

“[...] o período da jornada de trabalho dos trabalhadores em que estes produzem valor que não será apropriado por eles, mas pelo capital; é o tempo de trabalho excedente, a mais-valia, cuja existência é a condição estrutural que justifica o fato de o tempo de trabalho total ser sempre superior ao tempo de trabalho necessário, aquele que fica para os trabalhadores na forma de salário.”

É a diferença entre o tempo de trabalho remunerado necessário para o trabalhador produzir o valor que é dispendido no pagamento de seu salário e o efetivamente trabalhado, no qual produz valor extra, um mais-valor que será apropriado pelo capitalista comprador de sua força de trabalho dimensionada em tempo (MARINI, 2013). Esse é o meio pelo qual se opera o processo de acumulação de capital.

Em suas observações, Marx pontua três mecanismos que podem ser utilizados para aumentar a taxa de exploração, elevando a mais-valia, sendo eles: o aumento da jornada de trabalho; a intensificação do trabalho; e a redução do valor do trabalho e conseqüentemente dos salários.

Ao ter sua jornada prolongada, o trabalhador produz maior quantidade de valor, elevando a diferença entre o produzido e o que lhe é pago. Com isso, o empregador se apropria de maior quantidade de valor. A segunda forma de aumento da mais-valia, a intensificação do trabalho, ocorre pela adoção de novas técnicas que aumentam a produtividade, seja por meio da própria força física do trabalhador, seja pelo emprego de inovações tecnológicas que desenvolvam a sua capacidade produtiva. O aumento do valor produzido em um mesmo período de tempo, eleva a parcela retida pelo capitalista, que no processo de realização reflete em maior lucro (GRESPLAN, 2021).

A redução do valor da força de trabalho e conseqüentemente dos salários se dá mediante fatores históricos e morais que envolvem a totalidade dos processos produtivos em sociedade. Pelo aspecto histórico, entende-se a quantidade de riqueza que deve ser dispendida por um trabalhador para adquirir os itens necessários à sua cesta de consumo, em outras palavras, aquilo que deve ser consumido para reproduzir a sua força de trabalho. A perspectiva moral, também apresentando carga histórica, leva à uma reflexão acerca do que é considerado necessário para se viver em determinada época, quais bens são essenciais na cesta de consumo de um trabalhador (LUCE, 2018).

O rebaixamento do valor da força de trabalho se dá com a diminuição do valor dos produtos que compõem a sua cesta de consumo. Uma vez que a reprodução da vida do trabalhador está “mais barata”, abre-se espaço para a redução de seu salário, o que leva conseqüentemente ao crescimento da margem de lucro do capitalista. Um ponto importante a ser ressaltado para melhor compreensão de reflexões que ainda serão trazidas, é que o barateamento do consumo do trabalhador não ocorre pela sua redução quantitativa, mas meramente em seu valor. O nível de consumo permanece o mesmo.

Esses três mecanismos descritos são formas de expressão do mesmo processo de exploração no qual “o trabalho exercido pelos trabalhadores não é plenamente remunerado” (TRASPADINI; AMARAL, 2020).

O desenvolvimento normal das dinâmicas capitalistas, lastreadas em uma relação de embate entre os diversos capitais concorrentes, faz com que a busca por aumento da taxa de lucro seja incessante e leve à ampliação da distância entre o valor produzido pelo trabalhador e a sua remuneração. Essas disputas concorrenciais, quando não terminam com a falência dos capitais menos produtivos, induzem uma exploração cada vez mais intensa da força de trabalho com o objetivo de exercer uma contratendência às perdas de produtividade.

Mas o que acontece quando essa maior exploração se torna a regra dentro das dinâmicas capitalistas?

6.2 A superexploração do trabalho para a Teoria Marxista da Dependência

A história mostra que o processo de desenvolvimento das sociedades não é uniforme, havendo particularidades que influenciam na construção de estruturas sociais únicas em cada tempo e lugar. Assim, pode-se dizer que cada sociedade possui a sua própria história.

Partindo dessa premissa, Ruy Mauro Marini e outros autores de orientação marxista, a exemplo de Vânia Bambirra, Theotônio dos Santos e Jaime Osório, estudaram a história do capitalismo latino-americano. Inserida tardiamente nas dinâmicas econômicas globais, a América Latina assumiu uma posição específica no comércio mundial e na divisão internacional do trabalho, caracterizada principalmente pela produção de matérias-primas para abastecimento do mercado externo. Possuindo economias majoritariamente primário-exportadoras, os países latino-americanos não passaram por processos de industrialização e nem tiveram suas capacidades produtivas desenvolvidas de modo a competir em paridade com os países centrais.

Ainda, a intensa transferência de valores à centralidade por meio de balanço comercial

desfavorável, serviços e amortizações de dívidas, remessas de lucros e dividendos, pagamento de *royalties*, dentre outros mecanismos, contribuíram bastante para que, na tentativa de manter as taxas de lucros altas ou em estado crescente, formas mais intensas de exploração da força de trabalho fossem implementadas (MARINI, 2015). É por esse contexto que Marini desenvolveu a categoria da superexploração da força de trabalho como marca imanente do capitalismo dependente latino-americano.

A superexploração da força de trabalho para a Teoria Marxista da Dependência (TMD) não se confunde com a exploração mais intensa estabelecida por Marx cerca de cem anos antes, que se tratava de fruto natural da concorrência intercapitalista. A superexploração não é meramente mais exploração, genericamente concebida, mas sim uma outra categoria, regionalizada geograficamente e resultante de processos sociais e históricos específicos do desenvolvimento das relações capitalistas na América Latina (OSORIO, 2013).

O trabalho superexplorado também sofre a incidência dos mecanismos de aumento da taxa de mais-valia definidos por Marx, quais sejam, ao prolongamento da jornada de trabalho, a intensificação do trabalho e a redução salarial condicionada à redução do valor da força de trabalho. Porém, a inserção subordinada dos países latino-americanos na economia mundial faz com que a exploração ocorra de forma mais intensa, influenciada por pressões internas (garantia dos lucros do capitalista) e externas (transferência de valores para a centralidade). Com isso, os mecanismos de elevação da mais-valia são levados às últimas consequências, não como efeito de leis tendenciais da mecânica concorrencial capitalista, mas sim da natureza dependente do capitalismo latino-americano.

Nesse sentido, a superexploração da força de trabalho ocorre tradicionalmente por três mecanismos que podem atuar separados ou de forma agregada: o prolongamento da jornada de trabalho além dos limites normais; o aumento da intensidade do trabalho além dos níveis normais; e a remuneração realizada abaixo do valor do trabalho (MARINI, 2015).

Nas duas primeiras hipóteses, o trabalhador se encontra submetido a um tempo ou intensidade de trabalho superiores aquilo que pode ser suportado pelo corpo humano, sem que seu salário seja aumentado. O novo ritmo de trabalho desgasta a sua força de trabalho de modo que o salário recebido não é suficiente para proporcionar a sua recuperação (nas hipóteses em que seja possível garantir essa recuperação pelo aumento do consumo), além de que a deterioração física do trabalhador reduzirá a sua expectativa de vida laboral.

A remuneração realizada abaixo do valor do trabalho seria o equivalente, na teoria marxiana, à redução do valor da força de trabalho e conseqüente redução dos salários. Porém, na economia dependente, algumas especificidades se fazem presentes. A redução do valor

histórico-moral do trabalho não ocorre pelo barateamento dos produtos que compõem a cesta de consumo do trabalhador, mantendo seu nível, mas sim pela indução forçada ao consumo cada vez menor por parte do indivíduo. Diante disso, o trabalhador não terá o mesmo consumo por um valor menor, levando à possibilidade de redução de seu salário sem afetar a reprodução de sua força de trabalho, mas sim, passará a consumir menos, não atendendo plenamente às suas demandas físicas e psicológicas, o que, embora permita a diminuição de seu salário, leva ao desgaste prematuro de sua força de trabalho.

Nos três casos, o aumento da taxa de mais-valia se sustenta na destruição do trabalhador. Acerca deste ponto, afirma Carlos Eduardo Martins ao abordar a teoria de Marini:

Em “Dialética da dependência”, Marini desdobra os fundamentos de uma teoria marxista da dependência. Aprofunda e sistematiza a análise dos processos de acumulação no capitalismo dependente e seu principal fundamento: a superexploração do trabalho. O autor define a superexploração como a queda dos preços da força de trabalho abaixo de seu valor, ou seja, o valor necessário para sua reprodução física e moral, o que leva ao esgotamento prematuro da vida útil do trabalhador em determinadas condições tecnológicas. A superexploração ocorre, segundo o autor, por meio de três mecanismos: o aumento da intensidade do trabalho, o aumento da jornada de trabalho —ambos sem o correspondente aumento salarial— e a redução do fundo de consumo do trabalhador. Seus determinantes são os desvios de preços abaixo do valor que a economia dependente sofre na economia mundial através da formação de preços de produção ou de uma mais-valia extraordinária no mercado mundial; uma forte incidência no interior da economia dependente de um ganho de uma mais-valia extraordinária, e sua alta concentração no segmento de bens de consumo suntuários. (MARTINS, 2015, p. 16-17 – traduzido pelo autor)⁹.

A superexploração trabalhada pelos pensadores da TMD foi originalmente construída há mais de 50 anos, sofrendo correções e adaptações que lhe atribuíram maior refino¹⁰.

⁹ “En ‘Dialéctica de la dependencia’, Marini despliega las bases de una teoría marxista de la dependencia. Profundiza y sistematiza el análisis de los procesos de acumulación en el capitalismo dependiente y de su principal fundamento: la superexplotación del trabajo. El autor define la superexplotación como la caída de los precios de la fuerza de trabajo por debajo de su valor; esto es, del necesario para su reproducción física y moral, lo que lleva al agotamiento prematuro de la vida útil del trabajador en condiciones tecnológicas determinadas. La superexplotación se presenta, según el autor, por tres mecanismos: la elevación de la intensidad del trabajo, el aumento de la jornada de trabajo —ambas sin la elevación salarial correspondiente— y la reducción del fondo de consumo del trabajador. Sus determinantes son los desvíos de precios por debajo del valor que la economía dependiente sufre en la economía mundial a través de la formación de los precios de producción o de una plusvalía extraordinaria en el mercado mundial; una fuerte incidencia en el interior de la economía dependiente de una plusvalía extraordinaria, y su alta concentración en el segmento de bienes de consumo suntuario.” (MARTINS, 2015, p. 16-17).

¹⁰ Ver: KATZ, Claudio. **A teoria da dependência cinquenta anos depois**. tradução: Maria Almeida. São Paulo:

Porém, como toda grade teórica, não deve permanecer estanque, redimensionando-se de acordo com as mudanças sociais concretas. Como ensinou Lênin (2020), a essência do marxismo reside na análise concreta da situação concreta.

As relações de trabalho mudaram bastante desde que Marini cunhou a superexploração, devendo a categoria acompanhar a atual configuração do capitalismo, na qual as formas contemporâneas de trabalho assumem um caráter completamente novo, substancialmente precarizadas e submetidas ao uso desmedido de aparatos tecnológicos como meio de controle e exploração.

6.3 A superexploração como regra: tecnologia e sujeição do trabalho

A categoria superexploração foi concebida como ferramental explicativo para o funcionamento particular das relações de trabalho no capitalismo dependente latino-americano. A sua ocorrência estaria sujeita a uma série de condicionantes histórico-sociais próprias das nações periféricas e também pelo desenrolar das interações político-econômicas nos âmbitos interno e externo desses países envolvendo seus diversos atores.

A interpretação do novo mundo do trabalho pela TMD é a expressão da análise concreta da situação concreta. A sua análise, além de específica no que tange ao recorte regional, também é atualizada historicamente, repensando-se as dinâmicas do trabalho e a superexploração por novas perspectivas. O avanço tecnológico modificou drasticamente a natureza do trabalho e conseqüentemente as condições às quais se encontram submetidos. As sucessivas alterações de regimes de acumulação e espécies de vínculos trabalhistas implicaram grandes modificações no quadro laboral, que em nosso tempo pode ser bem definido pelo conceito de precarização. O estabelecimento de relações de trabalho essencialmente precárias possibilita que a superexploração seja pensada não apenas como uma morfologia do trabalho particularmente ligada à periferia do sistema capitalista, mas sim como regra aplicável a qualquer parte do globo na qual determinados meios de trabalho sejam postos em prática.

Foi forte a crença na capacidade das revoluções científico-técnicas (RCT) em proporcionar consideráveis avanços socioeconômicos que poderiam ser amplamente compartilhados com todo o mundo. Conforme pontuava Richa (1972), as RCT's produziriam enormes alterações no modo como o homem se relaciona com a natureza e entre si,

Expressão Popular, 2020.

modificando cadeias e técnicas de produção de tal forma que o emprego de trabalho humano nesses processos seria cada vez mais dispensável, fazendo com que a humanidade alcançasse um estágio no qual as jornadas de trabalho seriam reduzidas, sobrando tempo para os indivíduos desenvolverem suas potencialidade, tendo em vista que a capacidade libertadora da tecnologia garantiria desenvolvimento econômico e qualidade de vida. O rápido processo de modernização observado em especial a partir do início deste século, modificou consideravelmente a sociedade e as relações interpessoais, sob a convicção de que esse processo produziria grande volume de riquezas e promoveria o pleno exercício da cidadania (HOCHULI, 2021).

Entretanto, a realidade mostra que essa crença não se concretizou, pelo menos não para a maioria da população mundial. As inovações tecnológicas, instrumentalizadas em prol de lógicas concorrenciais e de obtenção de lucro, aumentaram as desigualdades sociais e destruíram as relações sólidas de trabalho, operando como ferramentas importantes no processo de precarização das relações de trabalho.

Em idos dos anos 1990 difundiu-se nos meios acadêmicos o conceito de “brasilianização”, para argumentar que o Brasil, enquanto país marcado pela alta concentração de renda e conseqüente desigualdade social, modernização sem desenvolvimento industrial interno, desemprego estrutural, espoliação de trabalhadores em atividades precárias, dentre outras características negativas nos âmbitos político, social e econômico, seria o modelo de sociedade para o qual o mundo caminhava a passos largos (LANGUER, 2004).

A ideia de exportação de um modelo de sociedade precário para o resto do mundo serve bem para compreender como a superexploração se mostra como a natureza do trabalho “uberizado”.

Historicamente, a sociedade brasileira ostenta uma desproporção entre oferta e demanda por postos de trabalho, seja pela desqualificação das forças de trabalho, que não podem ocupar as vagas disponíveis em determinado setor, seja pela estagnação econômica que não possibilita a abertura de novas oportunidades de emprego. Nessa conjuntura, a grande massa de desempregados forma aquilo que Marx chamou de exército proletário de reserva, o qual pressiona as relações de trabalho, fazendo com que os trabalhadores empregados se submetam ao rebaixamento do valor real dos salários e a condições cada vez mais precárias, tendo em vista o medo de substituído por outro trabalhador que aceite essas condições.

As conseqüências sociais desses fatores sobre o trabalho são as mais diversas, destacando-se, para o momento, o predomínio da informalidade, com ausência de direitos e

garantias, assim como a fragmentação da classe trabalhadora, que não mais se articula coletivamente em busca de seus melhores condições. Essa teia de elementos constitui a sociedade brasileira, e, aliados a outras condicionantes já anteriormente expostas, estabelece o terreno para a ocorrência da superexploração do trabalho.

Voltando os olhos para a centralidade do sistema capitalista, observa-se sociedades que durante boa parte do século XX foram alicerçadas em dois pontos, umbilicalmente ligados: a) uma economia organizada em torno do regime de acumulação fordista, baseada na grande produção de mercadorias, suficiente para gerar muitos postos de emprego, principalmente no setor industrial, além de uma população com alto nível de consumo em virtude do pagamento de bons salários, capaz de manter a demanda produtiva elevada; e b) a implementação de políticas de *welfare state*, as quais forneciam um bom padrão de vida à população, com garantia de direitos, medidas assistencialistas e intervenções diretas do Estado na economia quando oscilações negativas fossem constatadas.

Porém, a partir da década de 1980, a onda neoliberal provocou modificações substanciais na forma de gerenciamento social. No aspecto econômico, o advento do regime de acumulação pós-fordista trouxe um novo fluxo de produção de acordo com o nível de demanda (*just in time*), reduzindo a quantidade de mercadorias fabricadas e, conseqüentemente, do volume de trabalho necessário. A automatização das cadeias produtivas também contribuiu para o aumento do desemprego, tendo em vista a redução dos postos de trabalho e necessidade de qualificação da mão-de-obra. O trabalho fixo foi substituído por contratos temporários e terceirizados. O avanço da racionalidade neoliberal calcada em elementos como o individualismo exacerbado e a transposição do modelo administrativo empresarial e da lógica concorrencial à administração da vida pessoal de cada sujeito, causaram o desmembramento da classe trabalhadora, que deixou de se enxergar como tal. No âmbito dos direitos e garantias coletivos, estes deram lugar à possibilidade de negociar individualmente os termos do trabalho com o empregador, afastando o respeito obrigatório a parâmetros mínimos legalmente previstos. Esse conjunto de fatores construiu um cenário já existente no Brasil e demais países periféricos, no qual há primazia da informalidade e da precarização do trabalho em um quadro de altos índices de desemprego.

A crise econômica de 2008 foi um violento golpe aos resíduos de bem-estar social que restavam na centralidade. Demandas por estabilidade dos sistemas financeiros levaram à paralisação macroeconômica dos países e difusão de agendas de austeridade, com cortes orçamentários para contenção de dívidas que implicaram na redução da figura do Estado investidor, fim de direitos e garantias sociais e promoção do trabalho precário como forma de

justificar as restrições e incentivar o reaquecimento econômico (COCCO, 2014). A brasilianização do mundo é um processo notado há décadas, mas que ainda está em processo.

A Uber foi fundada em 2009, ao lado de outras tantas *startups* de tecnologia que se valeram e ainda se valem da forma de trabalho “uberizada”. A Uber em especial, no início de seus trabalhos, vendeu-se como um meio útil na obtenção de renda complementar ou realização de “bicos” enquanto alguém estivesse desempregado. Sob a salvaguarda dessa imagem, promoveu a prestação de serviços informais, sem qualquer parâmetro ou estabilidade de remuneração e completamente precarizados. O trabalho disponibilizado em sua plataforma é um trabalho essencialmente brasilianizado.

No contexto periférico brasileiro, caracterizado pelo desemprego estrutural e já habituado com trabalhos precários, diferentemente da propaganda apresentada, a Uber não surgiu como fonte de renda temporária ou complementar, mas atingiu desde já o posto de atividade laboral principal, necessária à garantia do sustento do motorista e eventuais dependentes. Com a progressão dos efeitos da crise econômica que se arrasta desde 2008, a realidade brasilianizada segue o mesmo caminho, com a categorização do termo “motorista de aplicativo” como representativo de uma profissão formal. Por mais que na gênese da empresa não fosse este o objetivo, a realidade concreta mostra que as relações laborais por ela proporcionadas devem ser observadas com atenção, a exemplo do que aconteceu no Reino Unido.

6.4 A superexploração dos motoristas

Recapitulando, as três formas de superexploração do trabalho estabelecidas por Marini em sua teoria ocorrem: a) pela remuneração realizada abaixo do valor da força de trabalho; b) pelo prolongamento da jornada de trabalho além dos limites normais; e c) pelo aumento da intensidade do trabalho além dos limites normais. Levando essa categorização para a análise do trabalho exercido pelos motoristas de aplicativo, é possível notar como esse fenômeno se configura em suas jornadas.

A força de trabalho tem seu valor definido socialmente, podendo ser resumido à somatória das necessidades básicas do trabalhador. Nas hipóteses em que o trabalho empregado se destina à prestação de serviços e não à produção concreta de novas unidades de mercadorias, há certa dificuldade em dimensionar o valor novo produzido e quanto tempo de jornada dispendido na tarefa foi suficiente à garantia da reprodução da força de trabalho.

De modo a superar esse problema analítico, alguns parâmetros de avaliação podem ser

utilizados para aferir se a remuneração do trabalhador é realizada abaixo das suas necessidades, ou seja, abaixo de seu valor. No caso brasileiro, por exemplo, um marcador que contribui para essa constatação é o salário mínimo necessário, medido mensalmente pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE). A pesquisa referente ao mês de maio de 2022 concluiu que o salário mínimo ideal para um trabalhador suprir as necessidades básicas em uma família composta por quatro pessoas, seria de R\$ 6.535,33 (seis mil quinhentos e trinta e cinco reais e trinta e três centavos) (DIEESE, 2022).

A superexploração, nesse caso, verifica-se pelo fato de os ganhos dos motoristas não atingirem patamar suficiente para suprir suas demandas básicas. Mantendo o foco no Brasil, nota-se que os ganhos mensais dos motoristas dificilmente alcançam o definido como necessário pelo DIEESE. Uma pesquisa publicada na Revista Brasileira de Estudos Organizacionais no ano de 2019, constatou que 49% dos motoristas de aplicativos entrevistados percebiam até R\$ 1.000,00 (mil reais) semanais, enquanto 41% oscilavam entre R\$ 1.000,00 (mil reais) e R\$ 2.000,00 (dois mil reais) (DE SOUZA MORAES; DE OLIVEIRA; ACCORSI, 2019). A mesma pesquisa observou que 57% dos entrevistados tinham nas corridas sua única fonte de renda, enquanto 21% exerciam a atividade juntamente com outras não fixas e 22% a realizavam juntamente com outra atividade fixa (DE SOUZA MORAES; DE OLIVEIRA; ACCORSI, 2019).

Em dados mais atuais, a plataforma de vagas de emprego *Glassdoor* aferiu com base em informações fornecidas por seus usuários, que os ganhos mensais de um motorista da plataforma Uber no Brasil variam em torno de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais) (resultado atualizado em 07 de junho de 2022) (Glassdoor.com.br, 2022). No caminho da brasilianização natural dessa forma de emprego, a mesma realidade pode ser percebida nos relatos oferecidos por James Farrar no julgamento de seu caso perante a justiça inglesa (TEMPERTON, 2018).

As duas outras formas de superexploração, quais sejam, o prolongamento da jornada de trabalho e o aumento de sua intensidade, ambos além dos limites normais, decorrem da execução do trabalho e do gerenciamento laboral realizado pela empresa por meio de base algorítmica. O simples fato de os motoristas perceberem ganhos insuficientes para arcar com seus gastos, conseqüentemente leva a tentativa de realizar mais corridas em menor tempo e/ou estender a jornada com o objetivo de aumentar a renda. Entretanto, o controle exercido pela empresa com seus *softwares* implica no agravamento dessa condição, aumentando tempo e intensidade de trabalho de modo a configurar a superexploração.

Em matéria publicada no jornal *The New York Times* no ano de 2017, Noam Scheiber (2017) expôs como a Uber se vale de vários artifícios psicológicos em sua plataforma para induzir o comportamento de seus motoristas, no intuito de estimular a realização de corridas e direcioná-las quanto à forma e local de execução. Um exemplo é o envio de novas solicitações de viagens ao *display* do motoristas durante a realização de outra, estabelecendo tempo curto para que aceite. Em caso de aceitação, pontos são auferidos ao motorista, melhorando sua classificação no sistema de avaliações e consequentemente direcionando mais corridas. Porém, essa prática leva à realização de viagens consecutivas e sem pausas para descanso, desgastando física e psicologicamente o motorista. Associadas a esse quadro, outras práticas de controle são adotadas, como o aceite cego de passageiros, a tarifa dinâmica e as promoções desenvolvidas pela empresa (MODA, 2020). Esse complexo de situações contribui para a intensificação da (auto)exploração dos trabalhadores.

O aceite de corridas às cegas é um mecanismo que estabelece uma espécie de “fator surpresa” sobre o motorista, compelindo-o a realizar mais viagens e a dirigir sem intervalos. Ao receber a solicitação de uma viagem, as únicas informações disponibilizadas ao motorista em seu aplicativo são o nome do passageiro, a sua pontuação e o local de partida. Sem saber qual o destino da viagem, não há como saber se a corrida valerá a pena, tendo em vista que o seu valor poderá ser baixo e/ou a distância percorrida pelo motorista até o ponto de partida (trajeto não remunerado) poderá ser maior que a própria corrida (MODA, 2020).

A aplicação do método de tarifas dinâmicas possibilita o controle sobre o preço das viagens, consistindo na indicação aos motoristas, por meio de mapa existente no aplicativo, de zonas da cidade nas quais o volume de solicitações de viagens é alto, ao passo que a oferta de carros é baixa, elevando o preço das corridas. Tendo em vista que os fluxos de oferta e demanda não são flutuantes, essas regiões não são fixas, deslocando-se no mapa de acordo com as variações. Ocorre que esses apontamentos impelem os motoristas a permanecer em constante circulação em busca de corridas (atividade não remunerada que leva a gastos com combustível e desgaste físico do trabalhador), suprimindo o tempo livre para descanso (DIAKOPOULOS, 2017). Além disso, ressalta-se o fato de que a tarifa é definida com base no ponto de partida do passageiro, assim, ainda que o motorista tenha se deslocado a uma das “zonas especiais momentâneas”, caso a solicitação recebida venha de fora dela, não haverá acréscimo no preço da viagem (MODA, 2020).

Os sistemas de promoções e premiações da empresa para os motoristas também incidem sobre sua jornada de trabalho. Analisando a existência de eventos que requisitarão alto contingente de motoristas para atender a demanda por corridas, ou em horários nos quais

costumeiramente a disponibilidade de carros disponíveis costuma ser baixa, a empresa oferta promoções sem qualquer aviso prévio, nas quais as corridas serão remuneradas em condições especiais. As promoções inesperadas com melhores condições de remuneração em relação às corridas comuns, induzem os motoristas a iniciar jornadas em períodos nos quais estariam realizando seu descanso ou a prolongar e/ou aumentar a intensidade das jornadas já em curso. O sistema de premiações pelo alcance de metas segue lógica semelhante ao definir objetivos que devem ser atingidos em certo tempo (geralmente metas altas e em curto período), levando os motoristas a intensificar seu trabalho e estender as jornadas para obtenção dos prêmios (MODA, 2020).

Essas condições somam-se a um sistema de avaliações pouco claro que empurra os motoristas para jornadas de trabalho mais intensa e por horas extenuantes, ultrapassando aquilo tido como normal ou saudável (na legislação brasileira, oito horas diárias), podendo chegar a dezesseis horas diárias, conforme se observa nas pesquisas feitas por André, da Silva e Nascimento (2019) e Amorim e Moda (2020). Jornadas além dos limites normais entre os motoristas de aplicativos são uma realidade, havendo diversos relatos publicados pela imprensa (CAMARGO, 2021; Diáriodonordeste.verdesmares.com.br, 2019; SANTIAGO, 2021).

Essa maneira de condução da atividade laboral assume o caráter de superexploração no momento em que implica um nível de desgaste da força de trabalho que não pode ser recuperado, causando-lhe a deterioração. São situações concretas que decorrem de uma forma de trabalho propriamente precária, que tem a superexploração em sua natureza e que sinaliza ser o futuro das relações laborais, englobando outros tipos de atividades. A tecnologia pode ser uma importante ferramenta de emancipação do homem, proporcionando-lhe mais tempo livre para se dedicar a outros tipos de atividades que não as meramente produtoras de valor, mas também pode ser instrumento que aperta as amarras da exploração, tornando mais intragáveis as condições postas ao trabalhador. Por isso, deve estar no centro das análises acerca do futuro (e também do presente) do trabalho.

7 Considerações finais

O emprego de inovações tecnológicas no mundo do trabalho historicamente provocou modificações na sua forma de execução e nas relações existentes entre trabalhador, ferramentas de trabalho (meios de produção) e empregador. O modelo de negócio encabeçado pela Uber é uma paradigma emblemático no que se refere às implicações da tecnologia digital

e algorítmica na morfologia do trabalho.

Quanto aos vínculos trabalhistas, a empresa alega que a forma de trabalho por ela fornecida não configura qualquer espécie de liame legal entre ela e os motoristas, sendo estes prestadores de serviços autônomos que são contratados por passageiros utilizando a plataforma digital como intermediária para a celebração dos contratos. Com essa definição, busca firmar o entendimento de que os trabalhadores não fazem jus a direito e garantias trabalhistas, eximindo-se da obrigatoriedade de arcar com essas responsabilidades. A facilidade em iniciar a prestação de serviços apenas aderindo a um termo de compromisso apresentado pela plataforma, permite que esses argumentos sejam suscitados, pois definitivamente não há qualquer negociação e formalização de contrato bilateral entre contratante e contratado, mas a forma pela qual os trabalhos são executados contradiz essa versão.

A prestação de serviços plataformizada, em especial no caso da Uber, apresenta-se como altamente submetida a diversas espécies de controle por parte da empresa, que direciona tempo, volume e localização do trabalho com a utilização de engenharia algorítmica. A essência desse trabalho sem direitos ou garantias, está fortemente atrelada ao conceito de precarização, mas também se apresenta como imaneamente superexploratória. O pagamento dos trabalhadores em valores abaixo daquele necessário para suprir suas condições básicas, e o aumento do tempo e intensidade da jornada de trabalho além dos limites normais por meio do gerenciamento do trabalho realizado pela plataforma, não somente aumentam a base de lucros da empresa em detrimento da remuneração digna dos motoristas, mas também configura uma forma de espoliação do trabalhador que resulta efetivamente na gradativa destruição de sua força de trabalho.

As categorias analíticas auxiliam a compreensão dos diversos fenômenos sociais, mas não devem ser engessadas, fixadas ao parâmetro referencial do contexto em que foram elaboradas. Também devem ser combinadas sempre que possível, permitindo uma ampla perspectiva sobre os problemas que enfrentados pela sociedade, possibilitando que perspectivas de embate e superação sejam traçadas.

Referências

AMORIM, Henrique; MODA, Felipe Bruner. Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber. **Fronteiras-estudos midiáticos**, v. 22, n. 1, p. 59-71, 2020.

ANDRÉ, Robson Gomes; DA SILVA, Rosana Oliveira; NASCIMENTO, Rejane Prevot.

“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.

ANDREWS, Neil. **A Suprema Corte do Reino Unido: reflexões sobre o papel da mais alta Corte Britânica**. In: *Revista de processo*, ano 35, n. 186. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

ANDRION, Roseli. **Justiça da Holanda decide que motoristas de Uber são funcionários da empresa**. canaltech.com.br. 13 set. 2021. Editado por Cláudio Yuge. Disponível em: <https://canaltech.com.br/juridico/justica-da-holanda-decide-que-motoristas-de-uber-sao-funcionarios-da-empresa-195579/>. Acesso em: 08 jun. 2022.

BRODIE, Douglas. Employees, workers and the self-employed. **Industrial Law Journal**, v. 34, n. 3, p. 253-260, 2005.

CAMARGO, Gilson. **A jornada sem fim dos motoristas de aplicativos**. Extraclasse.org.br. 12 mai. 2021. Disponível em: <https://www.extraclasse.org.br/economia/2021/05/a-jornada-sem-fim-dos-motoristas-de-aplicativos/>. Acesso em: 12 jun. 2022.

CARVALHO, Mario Cesar. **Espanha e ex-motoristas da Uber querem abrir os algoritmos**. Poder360.com.br. 26 jan. 2022. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/futuro-indicativo/espanha-e-ex-motoristas-da-uber-querem-abrir-os-algoritmos/>. Acesso em: 05 jun. 2022.

COCCO, Giuseppe. O futuro como brasilianização do mundo e do Brasil. **design e política**, p. 45, 2014.

DAVID, René. **Os grandes sistemas do direito contemporâneo**. trad. Hermínio A. Carvalho, 5ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

DE OLIVEIRA, Renato Almeida. A concepção de trabalho na filosofia do jovem Marx e suas implicações antropológicas. **Kínesis-Revista de Estudos dos Pós-Graduandos em Filosofia**, v. 2, n. 03, p. 72–88-72–88, 2010.

DE SOUZA MORAES, Rodrigo Bombonati; DE OLIVEIRA, Marco Antonio Gonsales; ACCORSI, André. 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.

Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE). Dieese.org.br. **Pesquisa nacional da Cesta Básica de Alimentos – Salário mínimo nominal e necessário**. Jun. 2022. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html>. Acesso em: 12 jun. 2022.

DIAKOPOULOS, N. **How Uber surge pricing really works**. *The Washington Post*, 17 abr. 2015. Disponível em: https://www.washingtonpost.com/news/wonk/wp/2015/04/17/how-uber-surge-pricing-really-works/?noredirect=on&utm_term=.6f682adc2568. Acesso em: 12 jun. 2022.

Diáriodonordeste.verdesmares.com.br. **Motoristas de aplicativos dirigem até 15 horas por dia; entenda o que é a “uberização” do trabalho.** 05 jun. 2019. Atual. 06 jun. 2019. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/motoristas-de-aplicativos-dirigem-ate-15-horas-por-dia-entenda-o-que-e-a-uberizacao-do-trabalho-1.2107103>. Acesso em: 12 jun. 2022.

EDELMAN, Bernard. **A legalização da classe operária.** coord. tradução Macus Orione – São Paulo: Boitempo, 2016.

Estado de Minas. **Uber e motoristas travam disputa por sindicalização em Seattle.** Em.com.br. 12 mar. 2017. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/internacional/2017/03/12/interna_internacional.853648/uber-e-motoristas-travam-disputa-por-sindicalizacao-em-seattle.shtml. Acesso em: 11 jun. 2022.

GIOVANAZ, Daniel. **Uber: tribunais veem “manipulação de jurisprudência” e começam a decidir a favor de motoristas.** Brasildafato.com.br. 08 ago. 2021. Disponível em: <https://www.brasildafato.com.br/2021/08/08/uber-tribunais-veem-manipulacao-de-jurisprudencia-e-comecam-a-decidir-a-favor-de-motoristas>. Acesso em: 08 jun. 2022.

Glassdoor.com.br, c2008-2022. Salários de Motoristas De Aplicativo em Brasil. Atualizado em 07 jun. 2022. Disponível em: https://www.glassdoor.com.br/Sal%C3%A1rios/motorista-de-aplicativo-sal%C3%A1rio-SRCH_KO0,23.htm. Acesso em: 12 jun. 2022.

Gmb.org.uk, c2020. *The union for Uber drivers.* Disponível em: <https://www.gmb.org.uk/uber>. Acesso em: 11 jun. 2022.

Gov.uk, c2022a. *Employment status - Employee.* Disponível em: <https://www.gov.uk/employment-status/employee>. Acesso em: 11 jun. 2022.

Gov.uk, c2022b. *Employment status – Self-employed and contractor.* Disponível em: <https://www.gov.uk/employment-status/selfemployed-contractor>. Acesso em: 11 jun. 2022.

Gov.uk, c2022c. *Whistleblowing for employees.* Disponível em: <https://www.gov.uk/whistleblowing>. Acesso em: 11 jun. 2022.

Gov.uk, c2022d. *Employment status - Worker.* Disponível em: <https://www.gov.uk/employment-status/worker>. Acesso em: 11 jun. 2022.

GRESPLAN, Jorge. **Marx: uma introdução.** São Paulo: Boitempo, 2021.

HOCHULI, Alex. *The Brazilianization of the World. American Affairs.* Boston, Massachusetts, Estados Unidos. Volume V, *Number 2*, maio de 2021. Disponível em <https://americanaffairsjournal.org/2021/05/the-brazilianization-of-the-world/>. Acesso em: 18 abr. 2022.

KATZ, Claudio. **A teoria da dependência cinquenta anos depois.** tradução: Maria Almeida. São Paulo: Expressão Popular, 2020.

LANGUER, André. 1.3 A "Brasilianização" do mundo do trabalho. **Revista Vinculando**, 2004. Disponível em: https://vinculando.org/pt/conceito_trabalho2.html#vcite. Acesso em: 12

jun. 2022.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. **Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber.** São Paulo: LTr, 2019.

LÊNIN, Vladímir Ilitch. **O que fazer?: Questões candentes de nosso movimento.** Boitempo Editorial, 2020.

LUCE, Mathias Seibel. **Teoria marxista da dependência: problemas e categorias – uma visão histórica.** 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2018.

MARINI, Ruy Mauro. *Dialéctica de la dependencia (1973).* In: **América Latina, dependencia y globalización. antología y presentación,** Carlos Eduardo Martins. – México, D. F.: Siglo XXI Editores; Buenos Aires: CLACSO, 2015. p. 107-149.

MARINI, Ruy Mauro. **Subdesenvolvimento e revolução / Ruy Mauro Marini.** 4. ed. Florianópolis: Insular, 2013.

MARTINS, Carlos Eduardo. *Ruy Mauro Marini: marco del pensamiento contemporáneo.* In: **América Latina, dependencia y globalización.** / Ruy Mauro Marini; *antología y presentación,* Carlos Eduardo Martins. – México, D. F.: Siglo XXI Editores; Buenos Aires: CLACSO, 2015. p. 9-22.

MARX, Karl. **O Capital-Livro 1: Crítica da economia política. Livro 1: O processo de produção do capital.** Boitempo Editorial, 2015.

MODA, Felipe. **TRABALHO POR APLICATIVO: As práticas gerenciais e as condições de trabalho dos motoristas da Uber.** 2020.

O'BRIEN, Sara. **Uber's UK drivers to get paid vacation, pensions following Supreme Court ruling.** Edition.cnn.com. 17 mar. 2021. Disponível em: https://edition.cnn.com/2021/03/16/tech/uber-uk-vacation-pensions-drivers/index.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+rss%2Fcdn_latest+%28RSS%3A+CNN+-+Most+Recent%29. Acesso em: 11 jun. 2022.

OSORIO, Jaime. **Fundamentos de la superexplotación.** Razón y revolución, n. 25, 2013. Disponível em: <https://revistaryr.org.ar/index.php/RyR/article/view/117>. Acesso em 06 jun. 2022.

PAVLOVSKY, Fernando Awensztern. **O funcionamento do Judiciário no Reino Unido.** Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 21, n. 4785, 7 ago. 2016. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/51162/o-funcionamento-do-judiciario-no-reino-unido>. Acesso em 2 jun. 2022.

REVERBEL, Carlos Eduardo Didier. A Suprema Corte do Reino Unido: controle de constitucionalidade sem constituição escrita. In: **Revista da Procuradoria-Geral do Estado / Procuradoria-geral do Estado do Rio Grande do Sul.** – vol. 36, n. 76. Porto Alegre: PGE, 2015. p. 9-29.

RICHTA, Radovan. **Economia socialista e revolução tecnológica.** Rio de Janeiro: Paz e

Terra, 1972.

SANTIAGO, Henrique. **Motorista de Uber em SP roda até 60h por semana para lucrar R\$ 3.000 no mês.** Economia.uol.com.br. 02 out. 2021. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2021/10/02/motorista-uber-sao-paulo-quanto-ganha.htm>. Acesso em: 12 jun. 2022.

SENRA, Ricardo. **Ubre transforma derrota judicial em marketing com oferta de férias e salário mínimo, mas não no Brasil.** Bbc.com. 29 jul. 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-57990721#:~:text=Depois%20de%20tentar%20por%20cinco,seus%20profissionais%20s%C3%A3o%20%22trabalhadores%22>. Acesso em: 11 jun. 2022.

SCHEIBER, N. *How Uber uses Psychological tricks to push its drivers' buttons.* *The New York Times*, 02 abr. 2017. Disponível em: <https://www.nytimes.com/interactive/2017/04/02/technology/uber-drivers-psychological-tricks.html>. Acesso em: 12 jun. 2022.

SILVA, José Ajuricaba da Costa e. **A Justiça do Trabalho na Grã-Bretanha.** Revista do TRT da 8ª Região, v. 49. Belém, 1992.

Supremecourt.uk, c2022. *About The Supreme Court.* Disponível em: <https://www.supremecourt.uk/about/the-supreme-court.html>. Acesso em: 04 jun. 2022.

Supremecourt.uk, c2022b. *The Supreme Court and the United Kingdom's legal system.* Disponível em: <https://www.supremecourt.uk/docs/supreme-court-and-the-uks-legal-system.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2022.

SUSSEKIND, Arnaldo. **Tribunais do trabalho no direito comparado e no Brasil.** Revista TST, Brasília, vol. 65, nº 1, out/dez, 1999.

TEMPERTON, James. *The biggest legal crisis facing Uber starts with a pile of vomit.* Wired.co.uk. 13 jun. 2018. Disponível em: <https://www.wired.co.uk/article/uber-employment-lawsuit-gig-economy-leigh-day>. Acesso em: 05 jun. 2022.

TRASPADINI, Roberta; AMARAL, Marisa. **A superexploração e seus dois sentidos.** Outraspalavras.net. 09.12.2020. Disponível em: <https://outraspalavras.net/descolonizacoes/a-superexploracao-e-seus-dois-sentidos/>. Acesso em: 10 jun. 2022.

UNITED KINGDOM. *The Supreme Court. On appeal from: [2018] EWCA Civ 2748. Uber BV and others (Appellants) v Aslam and others (Respondents).* Relatoria: Lord George Leggatt, 19 fev. 2021. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/suprema-corte-britanica-reconhece.pdf>. Acesso em: 06 jun. 2022.