

## Plataforma digital: uber

### RESUMO

Cristiane de Freitas

<http://orcid.org/0000-0002-1057-9998>

Mestra em Desenvolvimento,  
Tecnologias e Sociedade pela  
Universidade Federal de Itajubá –  
UNIFEI

Patrícia Aparecida Gomes Pascoal

<http://orcid.org/0000-0002-3787-0291>

Mestra em Desenvolvimento,  
Tecnologias e Sociedade pela  
Universidade Federal de Itajubá –  
UNIFEI

Adilson da Silva Mello

<http://orcid.org/0000-0002-1966-3686>

Professor na Universidade Federal  
de Itajubá - UNIFEI

Luiz Felipe Silva

<http://orcid.org/0000-0002-3174-9984>

Professor na Universidade Federal  
de Itajubá - UNIFEI

Este artigo propõe uma discussão teórica sobre o processo de plataformização do trabalho a partir da atuação da Uber no Brasil. A concepção adotada neste trabalho é interdisciplinar, utilizando-se de revisão bibliográfica e das contribuições da Teoria Ator Rede. Coloca-se em debate a inserção da tecnologia disruptiva no mercado de mobilidade urbano e a controvérsia dessa nova dinâmica no transporte de passageiros. A empresa utiliza-se de uma suposta economia de compartilhamento em que não arca com os custos operacionais e de produção da atividade, pois argumenta a inexistência de uma relação de emprego, conseqüentemente não reconhece direitos e tampouco condições mínimas aos trabalhadores. Porém, evidencia-se uma linha muito tênue entre o trabalho autônomo/subordinado e a necessidade de refletir sobre os impactos sociais visando garantir parâmetros compatíveis de sociedade.

**PALAVRAS-CHAVE:** Plataforma. Uber. Tecnologia. Organização do Trabalho. Teoria Ator-Rede.

## INTRODUÇÃO

O presente artigo foi construído por meio das reflexões, ideias e resultados de duas pesquisas: uma realizada por Guerra e Duarte (2020), sobre o fenômeno da “uberização do trabalho” e uma outra desenvolvida por Kalil (2019), relacionada à criação de formas precárias de extração de atividade laboral no setor de serviço pelo capitalismo atual.

Na contemporaneidade, as formas de organização e produção do trabalho estão se alinhando cada vez mais à racionalidade neoliberal e às tecnologias de informação e comunicação (TIC), resultando no desenvolvimento de artefatos que promovem mudanças profundas e implicações na realidade social. Dessa forma, surgem as empresas como Uber, CABIFAY e 99POP identificadas como intermediadoras de serviços de mobilidade urbana, entre os usuários e os supostos “agentes econômicos independentes”, os motoristas (MANZANO; KREIN, 2020).

Nesse contexto, busca-se analisar as dinâmicas da atividade dos motoristas de plataformas digitais, as condições de trabalho, a tecnologia e a controvérsia na proposição Uber como empresa de tecnologia ou empresa de transportes sob o olhar da teoria ator-rede.

## METODOLOGIA

A perspectiva adotada nesse artigo é interdisciplinar, optamos por refletir e analisar as relações estabelecidas desde a inserção da tecnologia no transporte de mobilidade urbana, em que o artefato é um sujeito e, dessa forma, medeia as ações dos atores humanos e estabelece relações de poder. Também buscou apontar a controvérsia referente a natureza da empresa Uber e o tipo de vínculo existente com os motoristas do aplicativo, utilizando das contribuições da Teoria Ator Rede.

Inicialmente, realizou-se uma revisão de literatura, a partir de procura, nos sistemas como Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da USP; Scientific Electronic Library Online (SciELO) dos termos “plataforma” e “Uber”, “Uber” e “trabalho”, “Teoria Ator-Rede” e “tecnologia” nos anos de 2019, 2020 e 2021, nos idiomas inglês e português.

O artigo Plataformização e trabalho algorítmico: contribuições dos Estudos de Plataforma para o fenômeno da uberização, escrito por Guerra e Duarte (2019) e a tese Capitalismo de plataforma e Direito do Trabalho: “crowdwork” e trabalho sob demanda por meio de aplicativos, produzida por Kalil (2019), justificam-se pela compatibilidade, articulação, coerência e consistência das discussões nacionais e internacionais da plataformização do trabalho no transporte de passageiros. As investigações apresentaram dados de entrevistas e de questionários das cidades de Belo Horizonte - MG e de São Paulo-SP.

## PLATAFORMA UBER, TECNOLOGIA E TRABALHO

### O trabalho algorítmico, a Teoria Ator-Rede e as controvérsias

A partir das contribuições da Teoria Ator Rede, TAR, de Latour (2012) é possível verificar o espaço ocupado pela plataforma digital enquanto produto social de uma rede de elementos variados e, dessa forma, a sociedade, as

organizações, os agentes e as máquinas são consequências produzidas dentro dessa rede. Trata-se de uma sociologia onde não apenas o homem é o centro, mas também aponta os atores não-humanos (actantes) como construtores de uma nova realidade. Assim, verifica-se a necessidade de refletir sobre as inovações disruptivas sem separar os aspectos técnicos e tecnológicos do social, pois a sociedade e a tecnologia estão imbricadas.

A empresa Uber chegou ao Brasil em 2014 com uma inovação tecnológica no serviço de mobilidade urbana e desestabiliza esse mercado, pois antes da sua atuação o táxi e o transporte público eram os atores centrais, com o início das atividades passa a existir uma diversidade de atores humanos e não humanos e essa heterogeneidade resulta em interesses diversos e contraditórios. O aplicativo trouxe várias controvérsias, ou seja, não é visto como algo inquestionável. Atualmente, não há um entendimento consolidado referente a natureza da empresa e qual o tipo de relação existente com os motoristas. Com base nessa controvérsia, identificam-se pelo menos quatro concepções: uma defende o reconhecimento da relação trabalhista de acordo com a Consolidação das Leis do Trabalho, tese sustentada pelos motoristas que recorrem a juízes de primeira instância requerendo o reconhecimento da relação jurídica apoiados nas configurações do aplicativo, em leis e jurisprudências. Outros atores advogam a não existência de vínculo de emprego, mas apenas a intermediação da plataforma digital entre prestadores de serviço e consumidores, aqui encontram-se alguns motoristas e usuários, gestores da empresa e decisões jurídicas. Também há os que constatarem vertentes e aspectos da precarização do trabalho, entendimentos sustentados pelos motoristas e usuários. E, ao final, diversos atores questionam aspectos relacionados à segurança desses trabalhadores, quais sejam, agressões, roubos, assaltos e até mesmo golpes realizados pelos usuários (VIEIRA, *et al.* 2020).

Os Juízes do Trabalho e os Desembargadores não são unânimes quanto à presença da relação de emprego entre os atores. Dessa forma, em abril de 2022 a divergência chega ao Tribunal Superior do Trabalho, TST, e a controvérsia também está presente entre os membros da turma ao apreciarem o recurso, dois entenderam pela caracterização da relação de emprego e reconheceram o vínculo entre um motorista de aplicativo e a Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Porém, para um julgador, a questão envolve um fenômeno mundial e um novo modelo de relação de trabalho, diverso da relação de emprego. A questão ainda não está pacificada e a decisão possui efeitos apenas interpartes (TST, 2022).

A empresa Uber contesta a decisão, como isolada, diferente de outros processos julgados pelo TST, e utiliza-se da fala do próprio motorista, ator da ação, que não reconheceu o poder diretivo da plataforma, as ordens e supervisão no período de utilização do aplicativo, ou seja, busca descaracterizar a atuação como prestadora de serviço de transporte utilizando da definição de empresa de tecnologia (SANTOS, 2022).

### Trabalho algorítmico Uber

O trabalho mediado pelo algoritmo, por meio das plataformas digitais, transforma as práticas e as relações. Há uma automatização de normas ao induzir padrões, bem como uma materialidade técnica na configuração da rotina e condutas dos motoristas, observa-se uma assimetria de controle e informação. O desempenho do motorista é armazenado continuamente na Plataforma Uber Drive formando o seu perfil (GUERRA; DUARTE, 2020).

Os dispositivos de controle são identificados na interface do motorista, como o preço dinâmico, as taxas de aceite e cancelamento e o sistema de reputação. Trata-se de elementos constitutivos do trabalho algorítmico (ROSENBLAT; STARK, 2016 apud GUERRA; DUARTE, 2020) e da mediação técnica (LATOURE, 2001 apud GUERRA; DUARTE, 2020).

Uma das manifestações da gestão algorítmica está na fixação das tarifas, utilizada de acordo com as demandas de clientes em determinada região, aumentando o preço temporariamente para atrair diversos motoristas ao local, ferramenta usada para manter o equilíbrio entre a oferta e a demanda (AMORIM; MODA, 2020).

Outros mecanismos são evidenciados nas taxas de aceitação e de cancelamento. A Uber aconselha ao motorista manter taxas de aceitação acima de 90%, pois caso apresente baixa taxa será excluído de promoções oferecidas esporadicamente pela empresa, bem como recomenda taxas de cancelamento abaixo de 10%. Ocorrendo cancelamento em número superior ao recomendado são aplicadas medidas punitivas, inicia-se advertindo o motorista por meio de envio de mensagens no aplicativo ou e-mail e caso não mude a conduta pode ser temporariamente bloqueado ou até ser permanentemente desligado, “como se o aplicativo o demitisse em resposta automática às métricas baixas” (GUERRA; DUARTE, 2020, p. 49).

Há um modelo colaborativo de monitoramento, supervisão de qualidade do serviço, o passageiro avalia a reputação do profissional, atribuindo nota de uma a cinco estrelas. O algoritmo fornece parâmetro semanal definindo a nota do motorista. Abílio (2017 citado por GUERRA; DUARTE, 2020) esclarece a presença de uma ação híbrida entre ação humana e ação algorítmica. Slee (2017 apud Kalil, 2019) identifica a mediação realizada pelo algoritmo, um conjunto de normas que moldam as condutas dos prestadores com os usuários do serviço de mobilidade urbana. Por meio do gerenciamento, a dinâmica de reputação do motorista disfarça “estruturas disciplinares”, esse controle algorítmico pode ser comparado às regras de proteção ao consumidor (GUERRA; DUARTE, 2020, p. 49).

Outra característica é a falha na comunicação e indisponibilidade de negociação. A comunicação entre a empresa e seus motoristas é quase exclusivamente através da plataforma, por telas, notificações no aplicativo, sms e e-mail. O profissional encontra limitações ao tentar comunicar com a empresa; há centrais de ajuda de forma descentralizada, com respostas prontas, onde não há espaços para negociar aspectos da atividade (GUERRA; DUARTE, 2020).

Nesse processo de plataformação há um regime de vigilância contínuo, baseado na coleta de dados diversos sobre o motorista, seu comportamento e seu deslocamento em espaço aberto, um modelo específico de gerenciamento também denominado “trabalho algorítmico”. Ele permite a racionalização da produtividade dos motoristas amplamente dispersos no tecido urbano (GUERRA; DUARTE, 2020).

Na prestação de serviço o valor da quilometragem e do tempo é fixado pela Uber de forma unilateral, podendo ocorrer variação de preços segundo critério de oferta e demanda calculada pela empresa, cuja metodologia de fixação não é fornecida (BABOIN, 2017). Os motoristas são pagos por produção, replicando formas arcaicas de exploração e ainda são responsáveis por todas as despesas da atividade. Dessa forma, é necessário trabalhar um número expressivo de horas para conseguir obter uma remuneração compatível com os custos da prestação dos serviços.

Essa lógica de gestão identificada na relação Uber e motorista é característica da organização empresarial, do poder de direção do empregador, alterando e modificando a atividade a fim de alcançar as metas da empresa. Apesar de o motorista determinar o seu horário de trabalho, não é elemento suficiente para afastar a caracterização da subordinação (KALIL, 2019).

### Uber: empresa de tecnologia ou empresa de transportes?

Para Kalil (2019) a Uber se define como uma empresa de tecnologia, apesar de todas as características assinalarem como de outra natureza. Ele discorre sobre o entendimento de pesquisadores como Tomassetti (2016) e Prassl (2018) e de decisões dos juízes nos EUA e na Grã-Bretanha ao apreciarem ações de motoristas da empresa Uber. Em uma delas, em conformidade com a decisão britânica, a Justiça da União Europeia deliberou em relação à empresa Uber, definindo o serviço de transporte o constituinte central e não serviço de sociedade de informação. Segundo os juízes o lucro da empresa é com a venda de software e viagens, mas a sua base está em vender corridas de táxi, afirmam juízes. Além do marketing ser produzido para o benefício da própria empresa e não para o motorista de forma individual.

Tomassetti (2016 citado por Kalil, 2019) ao analisar a Uber identifica como ocorre a atuação da empresa. Há uma gestão do curso das informações no que se refere aos membros da plataforma, ou seja, existe um manejo do software para impedir uma comunicação precedente entre motorista e passageiro. Nessa perspectiva, Kalil (2019) explica:

O serviço ocorre da seguinte maneira: (i) o consumidor abre o aplicativo, insere a sua localização, manualmente ou por meio do GPS, aponta o destino desejado, indica o tipo de serviço que deseja, recebe a informação do valor estimado e solicita a viagem – o chamado também pode ser feito pelo navegador em telefone celular, tablet ou computador; (ii) a Uber procura pelos motoristas mais próximos e oferece a viagem até alguém aceitá-la; (iii) quando o motorista recebe a oferta da viagem, não tem conhecimento de quem é o passageiro e do destino; (iv) ao assumir a realização da corrida, o motorista desloca-se até o local em que o passageiro se encontra; (v) a partir do embarque no veículo, considera-se iniciada a corrida e o motorista transporta o cliente até o destino desejado; (vi) o pagamento é feito com dinheiro ou cartão (esse dado deve ser informado pelo passageiro antes do início da viagem) e cliente e motorista podem avaliar um ao outro, anonimamente, em uma escala de uma a cinco estrelas (KALIL, 2019, p. 147).

Assim, motorista somente conhece o local de destino da viagem após o início da partida. Apenas a Uber possui as informações essenciais para a realização da atividade, transmitindo-as ao motorista e ao passageiro, após a aceitação do primeiro.

Outro ponto retratado por Tomassetti (2016 apud KALIL, 2019) é a invisibilidade da Uber como prestadora de serviços de transporte, pois ela coordena a compartimentação do trabalho no espaço e no tempo, através da tecnologia. A origem do trabalho é coletiva, porém, percebida como individual,

porque os trabalhadores estão em espaços diversos e isso colabora para a ideia errônea do motorista como proprietário dos meios de produção.

Prassl (2018 apud KALIL, 2019) acrescenta que os gastos e as responsabilidades são dos motoristas autônomos, não empregados, aos quais a Uber tem acesso. Ele afirma a existência de um custo social superior ao custo privado, condições de trabalho inadequadas, baixo pagamento, perda de tempo, gasto com combustível, poluição ambiental com aumento de veículos em circulação, porque a plataforma mobiliza um grande número de motoristas para disponibilizar aos clientes, em contrapartida favorece uma baixa produtividade dos trabalhadores.

Segundo Guerra e Duarte (2020) o fator tecnológico não é um elemento neutro, pois realiza a mediação técnica da plataforma, molda as ações e atua sobre os comportamentos dos trabalhador. Ou seja, as plataformas digitais estabelecem códigos e condutas sociais por meio dos algoritmos.

Van Dijck (2013 apud GUERRA; DUARTE, 2020) destaca a importância de separar os termos aplicativo e plataforma, o primeiro se refere ao software instalado em dispositivos móveis; o segundo está além do aplicativo. As plataformas são concomitantemente organizações (também actantes) socioeconômicas e concepções tecnológicas e culturais, transformam as atividades do cotidiano em linguagem computacional. A relação da plataforma com a Uber traduz em estratégias de mercado, disputas políticas, ações dos usuários e arquiteturas computacionais como relações de atores que possuem diferentes interesses (agendas) geradores de controvérsias possíveis de identificação.

De acordo com Latour (2012) é preciso atenção aos detalhes e aos atores, objetos de estudos em ação, a construção da rede, de modo a não hierarquizar-los e sim buscando compreender o fluxo da formação dos grupos, pois isso irá fornecer pistas para o entendimento da complexidade das relações sociais.

Nesse contexto, o presente artigo busca responder à seguinte pergunta: As plataformas digitais promoveram uma transformação na forma de organização do trabalho dos motoristas de passageiros?

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

A inovação implementada pela empresa no mercado de mobilidade possui dimensões técnica e social, pois conecta múltiplas realidades em diferentes práticas. As tecnologias estabelecem novos comportamentos entre os atores humanos e não humanos. Analisando a tecnologia disponível ao usuário é possível identificar uma ruptura dos modelos tradicionais, pois a plataforma transforma e cria novas relações entre os diversos actantes. Há uma interface específica para o usuário solicitar o serviço, visualizar se há motoristas mais próximos da sua localidade, checar o perfil do profissional e realizar o cancelamento da viagem. Ao confirmar a corrida é disponibilizado o tempo de chegada do motorista até o usuário e ao final pode-se atribuir uma avaliação pela prestação do serviço (VIEIRA, *et al.* 2020).

Assim como o usuário, o motorista possui sua interface onde a tecnologia medeia sua atuação, existe uma “lógica sugestiva e sedutora”, um processo de mediação técnica do algoritmo visando gerir e organizar a força de trabalho dos motoristas (GUERRA; DUARTE, 2020).

Os artefatos digitais constroem novas formas de organização da atividade “captam, organizam e distribuem o trabalho”. O algoritmo passa a exercer funções

organizacionais antes desempenhadas por gerentes e supervisores, trata-se de uma relação de poder que a máquina exerce sobre os motoristas dispersos e isolados na malha urbana (KALIL, 2019, p. 105).

A maior parte dos motoristas, conforme resultados da pesquisa de São Paulo, demonstra satisfação com o trabalho sob demanda do aplicativo. O fato pode estar atrelado a retração da economia, inexistência de emprego formal e a presença expressiva de trabalhadores economicamente dependentes da Uber, representado por 77,5% dos entrevistados. Um grande número de trabalhadores deseja se inserir em áreas diferentes do contexto de demanda por aplicativo, mas permanece nessa atividade por inexistir outras formas de trabalho disponíveis (KALIL, 2019).

As entrevistas realizadas na cidade de Belo Horizonte revelam o discurso sobre a relação de parceria. Para alguns trabalhadores é deste modo: “nada de parceiro. Exploração. [...] a Uber é mais uma que explora a mão de obra” (GUERRA; DUARTE, 2020, p. 42). Por outro lado, um motorista, após seis anos desempregado, defendeu que “o nível patrão e empregado não tem, [...] pra mim tá entrando como uma parceria mesmo [...], me tirou de uma condição que eu não tava tendo perspectiva nenhuma” (GUERRA; DUARTE, 2020, p. 42).

Para Abílio (2017) a partir desse discurso de parceria, muitas vezes não questionado, como no caso acima, a empresa consegue desvincular-se do sistema de emprego e das obrigações legais, concomitantemente transfere todos os ônus da relação produtiva para o trabalhador (GUERRA; DUARTE, 2020). Isso pode ser exemplificado com a experiência dos motoristas de Belo Horizonte.

Além disso, esse entrevistado relatou que, à ocasião da entrevista, esperava há 23 dias o retorno da manutenção do carro depois de uma colisão, o que o faria ter que trabalhar a mais para recuperar o rendimento perdido no período parado: “aí é a hora que eu entro na Uber pra desgastar mesmo. Eu vou rodando, rodando, vou rodando, até... o corpo aguenta eu vou indo”. [...] “Uma motorista entrevistada relatou que seu ganho líquido diário, subtraídos os gastos com combustível, cumprindo uma rotina de, em média sete horas, passou de cerca de R\$ 250 para aproximadamente R\$ 120” (GUERRA; DUARTE, 2020, p. 43).

Observou-se algumas estratégias utilizadas pela empresa Uber para determinar os comportamentos:

Para uma motorista entrevistada, a Uber se vale das exigências para pressionar os trabalhadores: “Eu acho que eles usam isso muito pra influenciar o psicológico do motorista. [...] sua taxa de aceitação tá baixa aquilo vai te prejudicar. [...] Eles te colocam uma hora sem conseguir ficar online...” (GUERRA; DUARTE, 2020, p. 49).

A empresa Uber gerencia e organiza o trabalho coletivo por meio de algoritmo, retratando condições inseguras, instáveis e de exclusão social intermediadas pela inovação tecnológica. Neste cenário, Pochmann (2016, p. 707) fala de um “modo *Uber* de organizar e remunerar a força de trabalho”, “se distancia do assalariamento regular formal”.

Dessa maneira, é necessário analisar as relações sociais de forma ampla, a partir da ciência, tecnologia e sociedade, rompendo com a dualidade de humano e não-humanos - os artefatos tecnológicos - que não são agentes passivos, pois realizam ações, assim como os atores humanos, portanto, esses agentes se fundem, se unem e se transformam, desempenham papéis, incorporam práticas sociais e constroem uma cadeia sociotécnica (LATOURET, 2012 apud BRAGA; SUAREZ 2018).

Nas plataformas digitais, a produção simultânea de atores e artefatos (LATOURET, 2001) é fosca, obscura. Nas operações algorítmicas, os artefatos, governam na invisibilidade os grupos de trabalhadores, mas as conexões, as associações dos atores humanos e dos não-humanos, compõem uma rede de trabalho uberizado. O gerenciamento da viagem pelo algoritmo; a dispersão dos trabalhadores no espaço oculta a coletividade; a transferência dos custos para o trabalhador; a falsa percepção de autonomia remete à ideia da plataforma como uma unidade estável (GUERRA; DUARTE, 2019).

A interface visível, mediação imediata entre o usuário e o sistema computacional, e a ação algorítmica são formas de apreender, de tornar visível a rede em movimento, de atingir as interações silenciosas. A plataforma coordena os fluxos e a ação das operações algorítmicas na rede da qual elas participam. Ou seja, os atores humanos e não-humanos possuem o mesmo nível de importância nas relações sociais. Assim, não cabe compreender os artefatos e os atores humanos sob as hierarquias e significações já instituídas anteriormente (LATOURET, 2012).

Os artefatos produzem mudança de comportamento na sociedade, onde as interações humanas são mediadas e moldadas por esses instrumentos tecnológicos, sem os quais as ações humanas seriam outras. A plataforma digital figura como ator social por duas facetas, da mobilidade e da plataforma do trabalho, transformando as relações laborais e juntamente com a materialidade técnica são atores fundamentais (VIEIRA, *et al.* 2020).

De acordo com a perspectiva da mobilidade urbana o artefato possibilita resolver problemas existentes nas grandes metrópoles, seja em virtude do valor do táxi convencional ou da dificuldade de acesso ao transporte público (ALBUQUERQUE NETO; SILVA; PORTUGAL, 2019).

Analisando a plataforma pelo ponto de vista da constituição das relações de trabalho, a empresa Uber chega ao país no momento de crise econômica e altas taxas de desemprego. Dessa forma, vislumbrou-se fatores positivos, porém com o tempo identificou-se grande precarização e competição entre os trabalhadores, todos são rebaixados e a cada dia ganham menos (SLEE, 2017 apud KALIL, 2019).

Observou-se por meio do estudo da plataforma digital Uber uma relação multidimensional entre atores humanos e não humanos que compõem a prática social contemporânea. O artefato não apenas altera as dinâmicas sociais como também é alterado pelas ações humanas, criando novos fluxos de ação e ganhando novos contornos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir desse estudo, buscamos analisar as alterações promovidas no contexto de trabalho dos motoristas de transporte de passageiros por meio da inserção das plataformas digitais, a força produtiva passa a ser gerenciada pelos software e plataformas online. Verificou-se por meio da TAR a não neutralidade da

tecnologia, pois promove uma mediação técnica, molda as ações e as práticas. Nessa perspectiva, as dinâmicas laborais não fogem desse viés, pois o modelo cognitivo vem do capital. Assim, o algoritmo amplia a carga e a exploração laboral, pois há uma intencionalidade na sua utilização, contudo muitos não identificam essa característica da tecnologia e a compreendem como uma tendência natural e supostamente neutra.

Na organização do trabalho desses motoristas existe um processo de mediação técnica do algoritmo objetivando gerir e organizar a atividade laboral como, por exemplo, ao confirmar a corrida é disponibilizado ao usuário o tempo de chegada do motorista; o usuário pode avaliar a prestação do serviço; há um poder fiscalizatório e disciplinar; há dispositivos de controle identificados na interface do motorista, como o preço dinâmico, as taxas de aceite e cancelamento; a comunicação entre a empresa e seus motoristas muitas vezes é mediada através da plataforma, há centrais de ajuda de forma descentralizada, com respostas prontas, não há espaços para negociar aspectos do trabalho; além disso, os motoristas são pagos por produção, replicando formas arcaicas de exploração, ainda mais precárias, pois arcam com todas as despesas da atividade. Nesse sentido, há uma intencionalidade da empresa por meio das operações algorítmicas.

Para Foucault (2012) a disciplina produz corpos submissos, dóceis e exercitados, trata-se de aumentar as forças dos corpos para uma utilidade econômica e diminuí-las em termos políticos. Dessa forma, é impossível dissociar a existência das instituições disciplinares com o lado econômico.

As operações algorítmicas governam na invisibilidade os grupos de motoristas, mas as conexões, as associações dos atores humanos e dos não-humanos compõem uma rede do trabalho uberizado que coordena a compartimentação desse trabalho no espaço e no tempo, através da tecnologia.

Além desses aspectos, os custos e os riscos são arcados exclusivamente pelos trabalhadores. Essa nova organização de trabalho realiza a transferência de renda dos motoristas para a empresa Uber e investidores, aumentando a desigualdade, a precariedade e a exclusão social.

Destarte, a empresa Uber possui características de empresa de transporte, ou seja, o serviço de transporte é o constituinte central, pois a sua base está em vender corridas de táxi, apesar do lucro da empresa ser com a venda de software e viagens.

Nesse sentido, espera-se que esse artigo contribua para fomentar outras discussões que reflitam sobre os impactos na organização do trabalho dos motoristas de Uber e utilize a Teoria Ator-Rede como instrumento para identificar a imbricação dessa rede.

## Digital platform: uber

### ABSTRACT

This article proposes a theoretical discussion about the work platforming process based on Uber's operations in Brazil. The concept adopted in this work is interdisciplinary, using a bibliographic review and contributions from the Actor Network Theory. The insertion of disruptive technology in the urban mobility market and the controversy of this new dynamic in the work of transport drivers are debated. Based on a supposed sharing economy, the company does not bear the operational and production costs of the activity, as it argues that there is no employment relationship, consequently it does not recognize rights or minimum conditions for workers. However, a very fine line between self-employment/subordinate work and the need to reflect on social impacts in order to guarantee compatible parameters of society is evident in this working relationship.

**KEYWORDS:** Platform. Uber. Technology. Work Organization. Actor-Network Theory.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Passa Palavra**. 2017. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2017/02/110685>>. Acesso em: 08/11/2020.

ALBUQUERQUE NETO, Genezio dos Santos; SILVA, Juliana Pereira de Souza; PORTUGAL, Licínio da Silva. Uma análise do uso de aplicativos de transporte individual e remunerado: uma revisão de literatura. In: Congresso de Pesquisa e Ensino de Transporte da ANPET, 33., Balneário Camboriú. **Anais [...]**. 2019. Rio de Janeiro: Associação Nacional de Pesquisa e Ensino de Transportes, 2019. Trabalho 533-AC. Disponível em: <[http://www.anpet.org.br/anais/documentos/2019/Gest%C3%A3o%20de%20Transportes/Sist.%20Intelig.%20Aplic.%20Gest%C3%A3o%20Transportes/1\\_533\\_A\\_C.pdf](http://www.anpet.org.br/anais/documentos/2019/Gest%C3%A3o%20de%20Transportes/Sist.%20Intelig.%20Aplic.%20Gest%C3%A3o%20Transportes/1_533_A_C.pdf)>. Acesso em: 08/11/2020.

AMORIM, Henrique; MODA, Felipe. Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber. **Revista Fronteiras–Estudos Midiáticos**, n. 22, p. 57-71, 2020.

BABOIN, José Carlos de Carvalho. Trabalhadores sob demanda: o caso Uber. **Rev. TST**, Brasília, vol. 83, n. 1, jan/mar 2017. Disponível em: <<https://hdl.handle.net/20.500.12178/106368>>. Acesso em: 20/10/2020.

BRAGA, Camila; SUAREZ, Maribel. Teoria Ator-Rede: novas perspectivas e contribuições para os estudos de consumo. **Cad. EBAPE. BR**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 2, p. 218-231, jun. 2018. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1679-39512018000200218&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-39512018000200218&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em: 20/10/2020.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir**: nascimento da prisão. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

GUERRA, Ana; DUARTE, Fernanda da Costa Portugal. Plataformização do trabalho: um estudo sobre as redes em ação no trabalho dos motoristas Uber. In: Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação. INTERCOM, 42., Belém: **Anais [...]**. 2019. São Paulo: Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação, 2019. Trabalho 654-1. Disponível em: <<https://portalintercom.org.br/anais/nacional2019/resumos/R14-0654-1.pdf>>. Acesso em: 07/11/2020.

GUERRA, Ana; DUARTE, Fernanda da Costa Portugal. Plataformização e trabalho algorítmico: contribuições dos Estudos de Plataforma para o fenômeno da uberização. **Revista Eptic**. vol. 22, n. 2, mai-ago. 2020. Disponível em: <<https://pontadelanca.revistas.ufs.br/index.php/eptic/article/view/12129>>. Acesso em: 07/11/2020.

KALIL, Renan Bernardi. **Capitalismo de plataforma e Direito do Trabalho**: crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos. Orientador: Otavio Pinto e Silva. 2019. 366 f. Tese (Doutorado em Direito) - Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. Disponível em: <<http://abet->

[trabalho.org.br/tese-capitalismo-de-plataforma-e-direito-do-trabalho-crowdwork-e-trabalho-sob-demanda-por-meio-de-aplicativos/](http://trabalho.org.br/tese-capitalismo-de-plataforma-e-direito-do-trabalho-crowdwork-e-trabalho-sob-demanda-por-meio-de-aplicativos/)>. Acesso em: 10/11/2020.

LATOURL, Bruno. **Ciência em ação**: como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora. Bruno Latour: tradução de Ivone C. Benedetti; revisão de tradução Jesus de Paula Assis. – São Paulo. Editora UNESP, 2000. Disponível em: <<https://b-ok.cc/book/2083952/0de0cb>>. Acesso em: 12/11/2020.

LATOURL, Bruno. Um coletivo de humanos e não-humanos: no labirinto de Dédalo. In: **A esperança de Pandora**: ensaios sobre a realidade dos estudos científicos. Bauru: Editora da Universidade do Sagrado Coração, 2001.

LATOURL, Bruno. **Reagregando o social**: uma introdução à teoria do Ator-Rede. Salvador: Edufba, 2012; Bauru, São Paulo: Edusc, 2012.

MANZANO, Marcelo; KREIN, André. **A pandemia e o trabalho de motorista e de entregadores por aplicativos no Brasil**. Disponível em: <<https://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2020/07/Nota-Cesit-Motoristas-e-entregadores-por-aplicativo-V-Final.pdf>>. Acesso em: 08/11/2020.

POCHMANN, M. A crise capitalista e os desafios dos trabalhadores. **Cadernos do CEAS**, n. 239, p. 698-723, 2016. Disponível em: <<https://revistas.ucesal.br/index.php/cadernosdoceas/article/view/256>>. Acesso em: 8/11/2020.

PRASSL, Jeremias. **Humans as a service**: the promises and perils of work in the gig economy. New York: Oxford University Press, 2018.

SANTOS, Rafael. Em decisão inédita, TST reconhece vínculo de emprego entre Uber e motorista. Revista Consultor Jurídico, São Paulo, SP: CONJUR, 2022. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2022-abr-08/turma-tst-reconhece-vinculo-emprego-entre-uber-motorista>>. Acesso em: 20/07/2022.

TOMASSETTI, Julia. Does Uber Redefine the Firm: The Postindustrial Corporation and Advanced Information Technology. **Hofstra Labor & Employment Law Journal**, v. 34, 2016.

TST – Tribunal Superior do Trabalho. 3ª Turma reconhece vínculo de emprego entre motorista e Uber. **Secretaria de Comunicação**. Brasília, DF: TST, 2022. Disponível em: <<https://www.tst.jus.br/web/guest/-/3%C2%AA-turma-reconhece-v%C3%ADnculo-de-emprego-entre-motorista-e-uber>>. Acesso em: 20/07/2022.

UBER, Technologies Inc. **Fatos e Dados sobre a Uber**. 27 ago. 2020. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 08/11/2020.

VENTURINI, Tommaso. Diving in Magma: how to explore controversies with actor-network theory. **Public Understanding of Science**, v. 19, n. 3, p. 258-273, 2010.

Disponível em: <<http://spk.michael-flower.com/resources/DivingInMagma.pdf>>.  
Acesso em: 12/11/2020.

VIEIRA, K. C.; PAIVA, A. L.; ALCÂNTARA, V. C.; REZENDE, D. C. de (2020). Abrindo caixas-pretas das inovações disruptivas: Controvérsias envolvendo a Uber em Belo Horizonte. **Revista de Administração Mackenzie**, 21(3), 1–27. Disponível em: <[https://www.scielo.br/pdf/ram/v21n3/pt\\_1678-6971-ram-21-03-eRAMR200018.pdf](https://www.scielo.br/pdf/ram/v21n3/pt_1678-6971-ram-21-03-eRAMR200018.pdf)>. Acesso em: 12/11/2020.

**Recebido:** 19/08/2021

**Aprovado:** 30/11/2022

**DOI:** 10.3895/rts.v19n55.14645

**Como citar:** FREITAS, C. et al. Plataforma digital: uber. **Rev. Tecnol. Soc.**, Curitiba, v. 19, n. 55, p.176-188, jan./mar., 2023. Disponível em: <https://periodicos.utfpr.edu.br/rts/article/view/14645>. Acesso em: XXX.

**Correspondência:**

**Direito autoral:** Este artigo está licenciado sob os termos da Licença Creative Commons-Atribuição 4.0 Internacional.

