ISSN: 1519-7816

https://periodicos.ufcat.edu.br/espaco

EFEITOS DA REFORMA TRABALHISTA NO AVANÇO DA UBERIZAÇÃO EM CATALÃO-GO: o caso da mobilidade urbana

Júlio César Pereira Borges[1]

Silas Pereira Trindade[2]

Cleidiane Custódio Borges[3]

BORGES, Júlio César Pereira; TRINDADE, Silas Pereira; BORGES, Cleidiane Custódio. EFEITOS DA REFORMA TRABALHISTA NO AVANÇO DA UBERIZAÇÃO EM CATALÃO - GO: o caso da mobilidade urbana. **Espaço em Revista**, Catalão, v. 27, n. 1, p. 173–193, 2025. DOI: https://doi.org/10.70261/er.v27i1.74879 Disponível em: https://periodicos.ufcat.edu.br/index.php/espaco/article/view/74879

Esta obra está licenciada com uma Licença CC BY 4.0 . Esta licença permite que outros distribuam, remixem, adaptem e criem a partir do seu trabalho, mesmo para fins comerciais, desde que lhe atribuam o devido crédito pela criação original.

Recebido: 26/11/2024 | **Aceito:** 11/02/2025 | **Publicado:** 08/07/2025

Resumo

Ao promover uma discussão sobre a uberização do trabalho no Brasil, tendo como centralidade a mobilidade urbana em Catalão-GO, objetivou-se evidenciar o modo como o avanço das políticas neoliberais no país intensificou a precarização do trabalho a partir da uberização. Como procedimento teórico e metodológico, procedeu-se à revisão bibliográfica de artigos e livros que se referem ao assunto, complementados pelo trabalho de campo, entrevistas e análise de documentos estatísticos que suportaram o raciocínio formulado. O resultado dessa discussão apontou que a uberização é o significado maior da exploração do trabalho na atualidade, resultado do crescimento do desemprego no país, que foi intensificada pela reforma trabalhista de 2017.

Palavras-chave: Neoliberalismo. Empreendedorismo. Precarização. Trabalho.

THE EFFECTS OF THE LABOR REFORM ON THE ADVANCE OF "UBERIZATION" IN CATALÃO-GO: the case of urban mobility

Abstract

The objective of this work was to highlight how the advance of neoliberal policies in the country intensified the precariousness of work in Brazil by promoting a discussion on the *uberization* of work, having the urban mobility as its centrality in the city of Catalão-GO. As a theoretical and methodological procedure, a bibliographic review of articles and books that refer to the subject was carried out,

[1] Doutor em Geografia. Professor do curso de Geografia da Universidade Estadual de Goiás - Caldas Novas, GO, Brasil, julio.borges@ueg.br

[2] Doutor em Geografia. Professor do curso de Geografia da Universidade Estadual de Goiás - Caldas Novas, GO, Brasil, silas.trindade@ueg.br

[3] Graduada em Geografia e Direito. Analista jurídica do Tribunal Regional do Trabalho-Catalão, GO, Brasil, cleidiane.borges@trt18.jus.br

complemented by fieldwork, interviews, and analysis of statistical documents that supported the reasoning formulated. The result of this discussion pointed out that the *uberization* is the most important meaning of labor exploitation today, as a result of growing unemployment in the country, which was intensified by the labor reform of 2017.

Keywords: Neoliberalism. Entrepreneurship. Precariousness. Work.

Introdução

A reforma trabalhista promovida pela Lei n.º 13.467, de 2017[i], deu-se em contexto geopolítico e estratégico que intensificou a adequação do Brasil às diretrizes neoliberais. Esse processo de ajuste neoliberal teve início no governo de Fernando Collor de Melo (1990-1992), foi acelerado pelo governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2003) e arrefecido pelos governos de Lula e Dilma Rousseff – condição determinante para a ocorrência do "golpe" de 2016, que culminou no impedimento de Dilma no contínuo da presidência da República. Situação que abriu portas às reformas almejadas pela elite econômica nacional e pelas grandes corporações internacionais, intentando o aumento da acumulação ampliada de capital, via incremento da exploração do trabalho e dos fundos territoriais[ii] do país.

Em 2016, o então presidente da República, Michel Temer, apresentou a intitulada "Minirreforma Trabalhista", pautada no Projeto de Lei n.º 6787, que alterava dez (10) dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Deu-se início, então, à legalização da propalada reforma trabalhista, que foi aprovada pela Câmara dos Deputados em abril de 2017 e referendada, em caráter de urgência, pelo Senado, e, logo, sancionada pela Presidência da República. Essa lei passou a vigorar a partir de 11/11/2017, alterando substancialmente as regulações dos direitos trabalhistas.

A dimensão e a complexidade da reforma trabalhista tornaram-se pauta de diversos campos da ciência e de inúmeros debates e controvérsias no meio jurídico e social em geral. Esse quadro deve-se aos impactos causados a trabalhadores e empregadores no que tange a direitos e deveres, assim como para operadores da justiça no que se refere aos novos liames do direito do trabalho. Condição que permitiu o desenvolvimento de diversas teorias, quase sempre enviesadas pelo debate ideológico que movimentou os ambientes das ciências sociais, do político e dos setores da sociedade envolvidos.

Destaca-se que, no contexto dessa miríade, a centralidade da discussão desenvolvida neste artigo é decorrente do impacto da reforma trabalhista no avanço da uberização no Brasil, a qual intensificou a precarização do trabalho e, portanto, a exploração do trabalhador brasileiro,

com isso, viabilizando um exponencial aumento dos lucros dos empregadores. Condição que cumpre com eficiência a agenda neoliberal para o país a partir do golpe de 2016. Nessa condição, buscou-se responder como a reforma trabalhista contribuiu para o avanço da uberização no Brasil.

Metodologia

Na realização da pesquisa, como procedimento teórico e metodológico, procedeu-se à revisão bibliográfica de artigos e livros que se referem ao assunto, complementados pelo trabalho de campo e análise de documentos estatísticos que suportaram o raciocínio formulado. No campo, adotou-se o caminho metodológico da entrevista, tendo como finalidade a percepção dos sujeitos envolvidos na uberização da mobilidade urbana em Catalão - GO, ou seja, empresas e trabalhadores. O quadro 1 especifica os procedimentos adotados para as entrevistas dos motoristas.

Quadro 1 – Metodologia dos Dados Primários

Recorte temporal: foi realizado entre os dias 09 de julho a 18 de julho de 2023. Total de motoristas entrevistados por formulário: 12 Total de motorista entrevistado na rua: 1 (motorista independente) Escolha dos participantes: aleatória Localidade: tecido urbano de Catalão - GO Instrumentos de pesquisa: telefone (ligação) WhatsApp e no *software* Google Forms Aplicativos de mobilidade urbana pesquisados; Rota 66; Karona; Deus Mobilidade Urbana; POP move; Mazim Car.

Fonte: os autores (2022).

Os participantes da pesquisa foram selecionados por chamadas via aplicativo, ou seja, foi realizado o *download* dos aplicativos de mobilidade urbana ativos na cidade de Catalão - GO – totalizando cinco aplicativos. Após cadastramento em cada um desses aplicativos, buscou-se solicitar uma corrida entre uma localidade da cidade em direção a outra, resultando em um trajeto. Como os motoristas estavam sempre recebendo chamadas, percebeu -se que não seria possível realizar o levantamento de dados em um trajeto curto, assim como não seria viável propor um trajeto mais longínquo. Logo, adotou-se a ferramenta de questionário *online*, ou ligação telefônica em horário escolhido pelo participante da pesquisa.

Durante a apresentação da pesquisa, alguns participantes recusaram-se a participar, assim sendo respeitada tal decisão. Ainda, em todos esses contatos realizados, excluídos e

inclusos na pesquisa, não foi possível alcançar motoristas do sexo feminino. Fato justificado pela pouca presença de mulheres nesse segmento.

Observando uma das queixas dos motoristas ("ubers clandestinos") foi escolhido, de modo aleatório, um motorista que trabalhasse na cidade de Catalão de forma autônoma, ou seja, não vinculado a plataformas. Esse foi o critério adotado para inclusão desse tipo de participante que aceitasse ser entrevistado.

Escolheu-se, para tanto, um ponto da cidade, nesse caso, o posto JK, lugar estratégico para alguns motoristas autônomos porque possui grande fluxo de passageiros. Com esse sujeito da amostra foi adotada a entrevista presencial com questões abertas – que eram diferentes das variáveis voltadas para os motoristas de aplicativos, com intenção apenas de oferecer, ao pesquisador, informações complementares ao entendimento da pesquisa.

A relação capital *versus* trabalho no Brasil pós-reforma trabalhista de 2017

A relação capital *versus* trabalho tem passado por intensas transformações, desde a Revolução Industrial. Conjuntura na qual a intensificação da exploração do trabalho diluiu o que, segundo Engels (2010), era uma vida simples, mas honrada, em detrimento da sujeição de grande parte da população a formas de trabalho degradantes. A partir de então, o ser humano tem sido visto como uma máquina fornecedora de força física e promovedora de renda e lucro aos donos dos meios de produção. De acordo com Engels (2010), antes da Revolução Industrial,

> [...] os trabalhadores sobreviviam suportavelmente e levavam uma vida honesta e tranquila, piedosa e honrada; sua situação material era bem superior à de seus sucessores: não precisavam matar-se de trabalhar, não faziam mais do que desejavam e, no entanto, ganhavam para cobrir suas necessidades e dispunham de tempo para um trabalho sadio em seu jardim ou em seu campo, trabalho que para eles era uma forma de descanso; e podiam, ainda, participar com seus vizinhos de passatempos e distrações – jogos que contribuíam para a manutenção de sua saúde e para o revigoramento de seu corpo (Engels, 2010, p. 46).

A relação com o trabalho era de complemento da renda ao que se produzia nas pequenas propriedades para a manutenção do lar. A jornada de trabalho variava em torno de seis horas diárias nas fábricas de tecelagem. O restante do dia era para cuidar dos ofícios da propriedade e momentos de socialização com os vizinhos. Entretanto, com a Revolução

Industrial, esse modelo foi sendo alterado para acompanhar as novas diretrizes da acumulação capitalista.

Para Marx (1974), essas mudanças direcionaram para intensificação da exploração do trabalho na geração do lucro pela mais-valia, ou seja, pelo trabalho excedente. Seguindo a perspectiva do autor, atenta-se para o fato de que o trabalho é, no modo de produção capitalista, o grande gerador de riqueza devido à sua condição de produtor de mercadorias, as quais, via circulação, realizam o ciclo de reprodução de capital, e, portanto, do lucro e da acumulação.

Defende-se que essa equação consiste na base da relação capital *versus* trabalho dos dias atuais. Embora aprimorada, a exploração do trabalho continua sendo o principal viés da acumulação ampliada do capital. Portanto, entende-se que esse seja um caminho salutar para a análise da influência das reformas trabalhistas brasileiras no avanço e nos efeitos da uberização no Brasil.

Se, no período inicial após a Revolução Industrial, as bases da relação entre capital trabalho pautavam-se na lógica da *mais-valia absoluta*, caracterizada pela intensificação da exploração direta da força de trabalho, na atualidade, há certa diferença, principalmente após a globalização; o conceito de *mais-valia relativa*, caracterizada pelo aumento da produção via avanço da tecnologia nos meios de produção, garante plausibilidade para a discussão aqui proposta. O que justifica essa afirmação é o fato de a tecnologia estar diretamente ligada à superexploração do trabalhador uberizado.

Uma vertente indispensável para o entendimento dessa discussão é o viés político. Principalmente no que se refere à atuação do Estado na regulação do trabalho mediante leis trabalhistas. Seguindo a perspectiva de Poulantzas (1980), entende-se que o Estado é um representante político de classe, pois:

> Os aparelhos de Estado consagram e reproduzem a hegemonia ao estabelecer um jogo (variável) de compromissos provisórios entre o bloco no poder e determinadas classes dominadas. Os aparelhos de Estado organizam-unificam o bloco no poder ao desorganizar-dividir continuamente as classes dominadas, polarizando-as para o bloco no poder e ao curto circuitar suas organizações políticas específicas (Poulantzas, 1980, p. 161).

A concepção de Poulantzas (1980), remete à diferenciação da relação entre Estado e trabalhador e Estado e empregador. No segundo caso, há uma total atenção para o cumprimento, por parte do Estado, dos interesses do empregador, os quais são antagônicos aos interesses do trabalhador, alijados por esse Estado. Essa condição é evidenciada, justamente na reforma

trabalhista de 2017, no Brasil, na qual, os direitos trabalhistas foram suprimidos pelos interesses patronais. Cumpriu-se, então, as diretrizes da relação capital *versus* trabalho na lógica neoliberal.

Destaca-se, conforme Raffestin (1993), que o poder não é apenas estatal, mas, também, é uma produção social. Nesse sentido, atenta-se para o poder pela coletividade que age por um determinado objetivo em comum acordo. Assim, de acordo com Arendt (1985), o poder não é apenas de um indivíduo, mas, sim, de um grupo. Essa teorização remete à importância da atuação coletiva da classe trabalhadora na conquista dos seus direitos, fato comprovado pelas lutas sindicais no decorrer dos anos de 1980, o que, mais tarde, acarretou a façanha de eleger um representante da classe trabalhadora para presidente da República brasileira em plena ascensão do neoliberalismo no país.

Diante dessa realidade, ressalta-se a importante atuação das associações e sindicatos na representação dos interesses dos trabalhadores. Fato que merece destaque é que esses representantes, apesar das negociações espúrias, enfrentaram o Estado representante de classe e, dessa forma, garantiram melhorias para a classe trabalhadora. Embora tais conquistas tenham-se dado, ficaram mais retidas ao âmbito das categorias do que ao de classe, já que, segundo Thomaz Jr. (2002), não há uma consciência de classe por parte dos trabalhadores no Brasil.

Acrescenta-se a essa ideia o fato de que não há um entendimento mínimo do que seja relação de classe (capital *versus* trabalho) por parte dos trabalhadores e, mesmo, por grande parte das lideranças trabalhadoras no Brasil. Entende-se que essa condição resulta de um exitoso projeto de educação brasileira, notadamente denunciado por Freire (1987), como pedagogia da opressão, onde é ensinado ao trabalhador defender seu opressor, negando a sua máxima importância na geração de riqueza.

Os idealizadores da reforma trabalhista, sabedores do poder da coletividade, incluíram na pauta uma estratégia de enfraquecimento da representação coletiva, ou seja, dos sindicados. É o que se observa com o fim da contribuição sindical obrigatória, bem como com a prevalência do acordo coletivo sobre a convenção coletiva e também com a prevalência do negociado sobre o legislado.

A prevalência do negociado sobre o legislado, mesmo sendo um dos pontos mais criticados da reforma, teve tamanha importância que *ganhou* um capítulo exclusivo; foi inserido *o Capítulo III-A com inclusão dos artigos 855-B a 855-E, que recebeu o título: Do Processo de Jurisdição Voluntária para Homologação de Acordo Extrajudicial*. Tendo como base a

prerrogativa do direito à manifestação da vontade pelo empregado, essa retórica desconsidera a óbvia vulnerabilidade do trabalhador na mesa de negociação, dada as desigualdades estruturais de negociação individual entre as partes.

Embora o princípio da negociação individual seja polêmico e, com certeza, prejudicial ao trabalhador, na tentativa de proteção do trabalhador hipossuficiente, foi mantida a redação do Art. 468, no qual: "Nos contratos individuais de trabalho só é lícita a alteração das respectivas condições por mútuo consentimento, e ainda assim desde que não resultem, direta ou indiretamente, prejuízos ao empregado, sob pena de nulidade da cláusula infringente desta garantia".

A condição supracitada, de maneira nenhuma, garante uma equidade de negociação entre patrão e empregado. Tendo em vista as ações de inconstitucionalidade a serem julgadas pelo Superior Tribunal Federal inerentes a essa matéria, percebe-se que sequer é respeitada.

O fato a destacar é que a reforma trabalhista, ao cumprir a agenda neoliberal de crescimento do lucro em detrimento da superexploração do trabalhador, direcionou o país para o caos social. O discurso de modernização das relações de trabalho que geraria 6 milhões de empregos, sabidamente uma falácia, não se concretizou; pelo contrário, o que houve foi o crescimento do desemprego, da informalidade e, por conseguinte, da pobreza.

Reforma trabalhista, informalidade, empreendedorismo e uberização

Os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad. 2020) do IBGE, referente a 2020, destaca o crescimento do trabalho informal. Em 2016, ano anterior ao da "reforma", o país tinha 10,1 milhões de empregados sem carteira no setor privado e 22,4 milhões de trabalhadores por conta própria. No ano precedente, eles eram 11,6 milhões e 24,2 milhões, respectivamente. Os dados também revelam o crescimento do desemprego pós-reforma. Em 2017, o país registrava 12,6 milhões de desempregados; em 2020, esse número atingiu 14,1%, aproximadamente 14 milhões de brasileiros. Os subutilizados, os que gostariam de trabalhar, estão estimados em 33,3 milhões de pessoas, um número recorde. De igual modo, a taxa de informalidade cresceu 38%, o que equivale aproximadamente a 31 milhões de trabalhadores.

Os números supracitados apresentam uma realidade de crise social no Brasil. Chama atenção os 31 milhões de trabalhadores informais, resultado do aumento do desemprego. Condição, como demonstrado pelos dados elencados, intensificada pela reforma trabalhista.

Esse cenário "coloca-nos diante de algo que, nas análises e nos horizontes do desenvolvimento brasileiro, era comumente reconhecido como exceção, mas que agora se apresenta como regra: a informalidade" (Abílio 2020, p. 1).

De acordo com Abílio (2020, p.3), mais do que regra, a informalidade é uma política de governo, ao apontar que "em um de seus primeiros discursos após a eleição, o atual presidente da República afirmou com todas as letras que o horizonte para as novas regulações do trabalho formal é a informalidade". Esse discurso é uma clara justificativa e defesa das regulações que retiram direitos e garantias duramente conquistados pelos trabalhadores. Segundo Krein, Santos e Marcci (2018), trata-se da legalização da transferência de riscos e custos para os trabalhadores, consistindo em um processo de informalização por dentro do trabalho formal. Nesse contexto está inserida a lógica da uberização.

> Hoje, assistimos a um novo tipo de 'informalização' do trabalho, que podemos definir como uberização. Ela se apresenta como regra e tendência que permeia o mundo do trabalho de alto a baixo. Podemos compreendê-la como uma nova forma de controle, gerenciamento e organização [...] que pressiona o mundo do trabalho como realidade ou futuro possível, tornando potencialmente uberizáveis todos trabalhadores e trabalhadoras. Essa tendência agora é promovida pelo próprio Estado brasileiro, e está na espinha dorsal da Reforma Trabalhista (Abílio, 2020, p. 112).

Seguindo a perspectiva da pesquisadora, nota-se a servidão do Estado brasileiro, pela via da reforma trabalhista, aos perversos preceitos neoliberais para a superexploração do trabalho, da qual a uberização é expoente. Nessa condição, o trabalhador não é visto como ser humano, mas como força de trabalho, desprovido de direitos e garantias, um trabalhador *just in time*.[iii]

> A figura do trabalhador just-in-time consolida a redução do trabalhador à força de trabalho. Não há mais garantias nem limites sobre a duração ou distribuição de sua jornada, nem mesmo sobre a remuneração por dia de trabalho. O trabalhador está à disposição, mas é usado como um fator de produção, de acordo com as determinações e os interesses das empresas (Abílio, 2020, p. 113).

O trabalhador *just in time* é legalizado pela Reforma Trabalhista perante o conhecimento do trabalho intermitente (Art. 452-A) – que legitima a condição do trabalhador sob demanda. Categoria que está disponível para o trabalho, contudo não tem garantia de quanto trabalha por dia ou ganha no final do mês.

> [...] não há garantia alguma. Se houver trabalho, você terá uma parte daquilo que você veio a realizar. É uma total instabilidade [...]. Agora ele [trabalhador] não tem condições de garantir o pagamento da previdência se não sabe nem se vai receber salário. Está exposto a um contrato de zero hora que pode ter uma hora, duas horas, dez horas, sem garantia alguma (Pochmann, 2016, p. 16).

O que Pochmann (2016) reflete é que a maioria dos trabalhadores intermitentes está exposta a incertezas. Uma jornada diária pode ser menor ou superior a oito horas, o que reverbera na variação do seu rendimento financeiro. Com a incerteza está a não garantia de pagamento da previdência apontada por Pochmann (2016), o que vem acompanhado também da perda de direitos, tais como seguro-desemprego, auxílio-doença, entre outros garantidos pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

> Ser um trabalhador sob demanda é ser um trabalhador que recebe estritamente pelo que produz. Todo o tempo de não-produção dentro da jornada – os poros do trabalho – é transferido para o trabalhador. Nos detalhes da Reforma Trabalhista vemos também a busca pela igualação de tempo de trabalho a tempo efetivo de produção, por dentro do trabalho formal. O tempo que o trabalhador usa para se deslocar da entrada do estabelecimento até seu posto de trabalho, o tempo para a troca de uniformes já dentro do local de trabalho agora são transferidos para ele, na medida em que não se constituem mais como tempo efetivo de produção (Abílio, 2020, p. 113)

Atrelado ao pensamento exarado por Abílio (2019), está a transferência de responsabilidade ao trabalhador uberizado. “O que se observa são trabalhadores que arcam com riscos e custos e se autogerenciam subordinadamente” (Abílio, 2019, p. 3). É o que a pesquisadora denomina de autogerenciamento subordinado. Essa condição é intrínseca à falácia do empreendedorismo, a qual desloca a atenção da precarização do trabalho para o sentido de liberdade. O trabalhador é induzido a pensar que é dono do seu tempo, portanto, autogerencia seu trabalho. No entanto a realidade é muito diferente, pois as decisões dos trabalhadores são subordinadas às determinações que definem seu tempo de trabalho, os riscos e custos que irão assumir.[iv]

Na verdade, há “uma expansão trágica de um mosaico de trabalhos: os intermitentes, os flexíveis, os temporários, os informais, que hoje se expandem nos serviços” (Antunes, 2019, p.2). Condição que está enviesada no discurso do empreendedorismo, o que o pesquisador considera que é um "mito", que se fortalece em uma conjuntura na qual o desemprego é uma crescente, ao tempo que há o enfraquecimento das políticas sociais, assim como do Estado do bem-estar social. Ainda de acordo como o autor:

> Em uma sociedade na qual o desemprego, o subemprego e a precarização são imensos, há um chão social que permite que o empreendedorismo ganhe força [...] O empreendedorismo é uma forma mistificadora que imagina poder eliminar o desemprego, em uma sociedade que é incapaz de preservar trabalho digno com direitos. E, como essas novas modalidades de trabalho são deprimentes, a mistificação torna-se o remédio que só fará alimentar a doença (Antunes, 2019, p. 2).

O empreendedorismo é a retórica neoliberal para justificar a uberização. O que foi legitimado pelo Ministério da Economia do Brasil, ao autorizar que os motoristas de aplicativo se formalizem por meio do microempreendedor individual (MEI). Na mesma linha, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) determinou que os motoristas que prestam serviço por meio da Uber não têm vínculo trabalhista. Nessa perspectiva, ocorre a

> [...] eliminação do vínculo empregatício. O trabalhador é um nanoempreendedor, e a empresa não é uma empregadora, mas uma parceira, não há qualquer tipo de contrato de trabalho, nem mesmo de prestação de serviços. Este trabalhador passa a ser definido como um microempreendedor, que tem liberdade sobre seu próprio trabalho, que não tem patrão, que administra sua própria vida para sobreviver. Um trabalhador que arca ele próprio com os riscos, com uma série de custos, e não conta com os direitos que vinham associados à exploração de seu trabalho (Machado, 2017, p. 4-5).

O termo uberização é utilizado para se referir ao serviço prestado de maneira intermitente, pois o vínculo empregatício entre a *Startup* e o trabalhador é por meio de um contrato. Nele se estabelece que todos os gastos com o carro como combustível, manutenção, seguro, tudo fica a cargo do trabalhador que se associa à empresa – que recebe cerca de 25% do lucro sobre cada viagem realizada pelo motorista. Em troca, o trabalhador recebe a autorização para se vincular à plataforma do aplicativo, desse modo, tornando-se um motorista parceiro.

> [...]uberização expressa uma crescente adesão ao trabalho que vai perdendo suas formas socialmente reguladas e estabelecidas que lhe conferem a concretude de ser trabalho. Temos aí de recorrer à categoria de trabalho amador, ou seja, um trabalho que é trabalho, mas que não confere identidade profissional, que não tem alguns dos elementos socialmente estabelecidos que envolvem as regulações do Estado, que envolvem elementos que estruturam a identidade do trabalhador enquanto tal (Machado, 2017, p. 10).

Nesta forma de trabalho, o sujeito não possui uma identidade profissional, tampouco recebe atenção do Estado para suas necessidades. Esse modelo sem vínculo e que atende à lógica de um capital totalmente globalizado gera o que Bauman (2001) dizia sobre as relações líquidas vivenciadas no século XX. Para ele, as relações que eram solidificadas, com o avançar do tempo, perderam-se.

> Os sólidos que estão para ser lançados no cadinho e os que estão derretendo neste momento, o momento da modernidade fluida, são os elos que entrelaçam as escolhas individuais em projetos e ações coletivas – os padrões de comunicação e coordenação entre as políticas de vida conduzidas individualmente, de um lado, e as ações políticas de coletividade humanas, de outro (Bauman, 2001, p. 12).

Pautando-se nesta realidade nefasta e perversa fica evidente o projeto de individualismo das relações humanas. A uberização apresenta, de forma totalmente visível, este individualismo ao contribuir para o lucro das empresas que precarizam e fomentam a redução do emprego formal.

A uberização é resultado de um processo de anos degradando o mundo e as formas de trabalho. Ela se apresenta sedutora para aqueles que se encontram desempregados ou com a gana de se tornarem empreendedores, seus patrões. Entretanto ela tende a utilizar da força de trabalho dos sujeitos à medida que o capital necessita, depois os descarta como um objeto qualquer.

O fato de já não se manter uma relação de empregador e funcionário exime a empresa de quaisquer responsabilidades sobre o trabalhador em questão. Deste modo, o patrão é o sujeito que se dispõe e aceita essa relação precária de trabalho. Em associação com esse novo modelo de trabalho, as políticas estabelecidas promovem a seletividade, desse modo, contemplando apenas uma parcela da população trabalhadora.

Os trabalhadores envolvidos nesse processo possuem o risco crescente de não ter rendimentos para manutenção de necessidades básicas como alimentação e moradia. A reforma propunha, de início, que seria um benefício para ambas as partes, pois o acordo de horas trabalhadas e o pagamento seria negociado diretamente com o empregador. Contudo a relação voltou-se de maneira perversa contra o trabalhador.

Os riscos são dispostos diretamente aos trabalhadores que se lançam ao acaso com esperança de melhores condições de trabalho por serem seus patrões e donos de seu tempo. No entanto, de forma totalmente omissa, a uberização sedutora nada mais é que uma parte do

processo de redução dos pontos de trabalho promovendo a automatização da indústria 4.0. Nesse segmento, os trabalhadores são descartados e direcionados para os empregos sem vínculos e com os encargos e custeios para o trabalhador. Nesse caso, o Estado desvincula-se de sua obrigação para com o trabalhador.

Panorama dos aplicativos de mobilidade urbana em Catalão-GO

A pesquisa realizada sobre a uberização na mobilidade urbana em Catalão - GO possibilitou o entendimento de uma realidade peculiar, tendo em vista as características dessa cidade de 114.427 habitantes (IBGE, 2022) e de intensa atividade urbana, dada sua condição de polo regional comercial e de prestação de serviços. Fato que influencia diretamente na atividade pesquisada.

Inicialmente, fez-se um levantamento da quantidade e das características das empresas que atuam na uberização da mobilidade urbana de Catalão. Os dados do quadro 2 apresentam o resultado desse levantamento.

Quadro 2 – Empresas que atuam na uberização da mobilidade urbana de Catalão

Nome da Empresa	Data de Fundação	Quantidade de Motoristas
Rota 66 mobilidade urbana	23/08/2019	100
Karona - Moblidade Urbana	07/09/2019	90
Mazim Car	16/06/2021	70
Pop move	25/08/2022	34
Deus Mobilidade Urbana	12/10/2022	105

Fonte: os autores (2023).

Os dados do quadro 2 assinalam que a atividade é recente no município, no entanto envolve um número considerável de trabalhadores. O interesse por parte dos trabalhadores em atuar nessa atividade não é revelado por esses números, tendo em vista que se referem aos trabalhadores aprovados pela empresa. O número de cadastrado é muito superior. Exemplo dessa afirmativa é o fato de a empresa Karona ter 1.950 motoristas cadastrados e somente 90 aprovados. A interpretação desses números leva ao raciocínio de duas situações: a primeira é que o grande número de interessados revela a dificuldade econômica de parte considerável da população catalana, dado ao desemprego, ou mesmo, à remuneração baixa, pois a atividade é vista como uma possibilidade de complementação de renda; a segunda refere-se ao propalado por Marx (1987), ao se referir à pressão que o *exército de reserve* exerce para a precarização

do trabalho. O que se está afirmando é que o grande número de interessados deixa as empresas confortáveis para a intensificação da exploração dos trabalhadores.

Sobre os motoristas aprovados e no exercício trabalho, fez-se um levantamento considerando a percepção deles em relação aos benefícios e aos desafios da atividade. O quadro 3 apresenta o resultado desse levantamento – esclarecendo que, visando o anonimato dos trabalhadores, estes foram identificados por números, e não pelos nomes.

Quadro 3 – Prós e contras da atividade

Número	Prós da Atividade	Contra da Atividade
1	Fazemos bastante *networking*.	Trânsito, manutenção do carro, etc.
2	A parceria dos motoristas com o APP, mantendo a taxa baixa.	O maior desafio e concorrer com os motoristas clandestinos que fazem as corridas quando o cliente liga igual a táxi, devia ter mais fiscalização nesse ponto, até para o motorista e cliente ter mais segurança na corrida
3	Posso fazer meus horários, e trabalhar para mim mesmo.	E um serviço requer muita atenção no trânsito, lhe dar com clientes também.
4	Liberdade de horário, corridas com preço descente.	A grande quantidade de aplicativos tentando entrar na Cidade, que só criam mais motoristas e não passageiros, pois estes são os mesmos. Grande quantidade de clandestinos também.
5	É uma profissão que gosto e tiro o meu sustento, tem passageiros bons. Quando tem muita corrida, dá pra tirar mais ganhos do que no salário fichado anteriormente. Porém precisa trabalhar muito, inclusive, trabalhar no fim de semana em horários após meia-noite.	As vezes carrega passageiros mal-educados, cancelamento de corrida pelos passageiros, as vezes o cliente tem excesso de bagagem e não concorda com aplicação de taxa extra. O trânsito de Catalão também as vezes é perigoso. Concorremos também com motoristas que rodam de forma clandestina, sem estar vinculado a uma plataforma, esses ganham sozinho.
6	Controle do tempo principalmente.	Desafios e a frequência durante o dia, acaba tendo muito motorista e pouca chamada.
7	A vantagem de poder conversar com várias pessoas diferentes isso faz com que não seja uma Rotina.	A diversidade de características pessoais, o trânsito.
8	Horário, flexibilidade, trabalhar no próprio carro, pode escolher rotas e fazer o horário.	Preço da corrida em relação a outros APP estão bem abaixo em relação a outros APP da cidade, além do mais eles dão mais segurança por ser mais antigo na cidade. O custo do motorista chega ser quase 50% mais combustível.
9	Financeiro.	Preciso trabalhar muito para conseguir a renda.
10	A cidade tem muito motorista trabalhando como uber e isso atrapalha um pouco, pois muitos	O trânsito muito carregado em Catalão.

Número	Prós da Atividade	Contra da Atividade
	trabalham independente também, além dos aplicativos, por WhatsApp.	
11	Eu mesmo faço meu horário de Serviço.	Valor da corrida baixo.
12	Como tem vários aplicativos, permite que eu possa rodar em vários e fazer mais corridas durante o dia, ao fim do dia, consigo ter um rendimento satisfatório.	Até o momento, não encontro nenhuma dificuldade, está tranquilo.

Fonte: os autores (2023).

No quadro 3, foram transcritos relatos que evidenciam uma variedade de benefícios e desafios da atividade, desses, percebeu-se uma prevalência na possibilidade de escolher o próprio horário de trabalho, quanto aos prós da atividade, bem como a concorrência com motoristas independentes, quando os sujeitos se referiram aos contras.

No primeiro caso, identificou-se que a flexibilidade do horário está vinculada à complementariedade da renda, ou seja, predominantemente são os trabalhadores que atuam na atividade como segunda ou terceira fonte de renda. Muitos atuam 8 horas por dia na atividade principal e, em média, 6 horas como uber. Uma carga horária desgastante. Destarte, os que atuam apenas como uber, por sua vez, têm uma carga horária acima de 12 horas, inclusive, trabalhando nos fins de semana e feriados. Segundo eles, é a única forma de compensar os ganhos.

No que se refere aos contras da atividade, a reclamação predominante foi a concorrência dos clandestinos, que está baseada no entendimento de que estes não têm despesas com a empresa operadora, portanto, é uma condição desleal, uma vez que os clandestinos não têm as mesmas obrigações e responsabilidades. Essa condição permitiu o entendimento de que as atenções dos uberizados são direcionadas à clandestinidade, conforme a retórica repassada pelas operadoras. Tal fato serve como expediente para desviar o foco dos verdadeiros problemas que afligem a atividade, como a falta de direitos e de proteção por parte da empresa e do Estado aos trabalhadores do setor.

O que sustenta o supracitado é a nítida falta de compreensão dessa realidade por parte dos entrevistados. Condição essa que pode ser individuada nas respostas dadas quando questionados sobre suas principais reivindicações, como se elenca no próximo quadro.

Quadro 4 – Principais Reivindicações

Entrevistado	Principais Reinvindicações
1	Rever urgentemente o valor das corridas.
2	A fiscalização dos motoristas que trabalham clandestinos, com carros velhos, até mesmo sem carteira.
3	Bom, acho primeira coisa seriam implementação de leis, que a cidade não tem lei para motorista de aplicativo aqui em Catalão, muitas cidades tem aqui ainda não tem leis.
4	Regulamentação e fiscalização dura contra clandestinos.
5	Em relação à porcentagem, o App que rodo a empresa cobra 15%, acho caro, o Vai com Deus 20%. Abaixaram muito o preço das corridas, porém não baixou a porcentagem. Depois das 22h, a Vai com Deus cobra até 25% de taxa.
6	Acabar com as corridas particulares, e forçar um *marketing* pra tirar a clientela de mototáxi, pois o valor é quase o mesmo.
7	Melhoria nos preços das corridas.
8	Organização, em Catalão, está uma batalha entre os aplicativos, com varia concorrência, a exigência de trabalhar somente para uma empresa isso não compensa e precisa ser repensado.
9	Acabar com o TRANSPORTE CLANDESTINO DE PASSAGEIROS.
10	Pra mim, no meu ponto de vista, deveria apenas trabalhar pelo aplicativo, pois existe vários trabalhando por fora, tem muitos ubers na cidade e não tem tanto passageiro assim, acaba atrapalhando.
11	Retirar a taxa mensal do APP.
12	Pra mim, está tudo certo não tem nada a melhorar.

Fonte: os autores (2023).

Devido à perspectiva da não consciência dos problemas de falta de proteção pela empresa e de direitos regulamentados pelo Estado, foi elaborado um questionário com centralidade na organização coletiva, direcionado às reivindicações de melhorias para os trabalhadores. O quadro a seguir apresenta as respostas.

Quadro 5 – Opinião dos trabalhadores sobre a organização coletiva.

Entrevistado	Opinião (o que pensam os trabalhadores)
1	Infelizmente é uma classe que não tem união.
2	Depende da reinvindicação, porque até hoje só vi conversa à toa, e ninguém vai pra frente para alguma melhoria para os motoristas só para melhoria particular do próprio.
3	É muito benéfico até para pessoa que precisa, um transporte barato, ágil, e para motorista também dá para levar o pão de cada dia.
4	Nem deveria existir. Toda vez que os motoristas se juntam, piora pra nós mesmos. Pensam somente no agora e não no futuro das reivindicações. Já fui muito prejudicado por decisões de grupos que se diziam ser pra ajudar.

Entrevistado	Opinião (o que pensam os trabalhadores)
5	Sou a favor, já tivemos essa ideia com uma turma de motorista em abrir uma cooperativa, porém alguns motoristas não toparam a ideia, alguns atuam de forma clandestina (ubers independentes), esses dão o preço deles. Já foi falado sobre esse movimento, porém precisaria de uma quantidade boa de motorista envolvido e animados para participar.
6	Particularmente, não sei sobre esse movimento.
7	Acho que é muito importante, pelo fato de diminuir a quantidade de veículos nas ruas do centro, por facilitar a ida e vinda de pessoas que não podem dirigir.
8	Tem os prós e contras, trabalho em empresa além do aplicativo, e comparando a empresa, o aplicativo não tem garantia de direitos como seguro, plano de saúde, alimentação, plano odontólogo. Uma organização seria importante nesse sentindo para buscar esses direitos.
9	Esse tipo de organização é somente para tomar dinheiro e ficar um bando de gente sem fazer nada, dizendo estar representando uma classe determinada!
10	Eu sou leigo nesse assunto. Mas acredito que seria importante para buscar melhorias.
11	Não conheço.
12	Não, eu prefiro que fique do jeito que está. A gente trabalha a hora que quer, começa a hora que quer e para a hora que quer, ninguém enche o saco. No aplicativo, não tem ninguém enchendo o saco da gente aceita corrida ou recusa, então está tranquilo desse jeito. Tendo corrida está bom demais.

Fonte: os autores (2023).

O que se pôde perceber, a partir das respostas, é que há uma descredibilidade em relação à organização coletiva. Essa condição, sem dúvida, é um empecilho para as conquistas das reivindicações feitas pelos trabalhadores uberizados. Nesse sentido, entende-se que há, inicialmente, a necessidade de uma formação de base para o entendimento dos princípios coletivos no computo da relação capital *versus* trabalho. Esse esclarecimento seria o ponto de partida para uma posterior organização coletiva e, portanto, de conquistas para esses trabalhadores.

Descrer da organização coletiva transcende para a atuação política no que tange às melhorias das condições laborativas. A grande maioria não acredita que há uma mobilização séria por parte de políticos e organismo do Estado em prol dos trabalhadores uberizados. Portanto, não se sentem representados politicamente.

Ao serem questionados sobre as principais atividades políticas que tramitam nos âmbitos municipal, estadual e nacional em relação à regulamentação da atividade, assim como para benefícios da categoria, não se obteve respostas objetivas. Essa condição revela a superficialidade do entendimento dos trabalhadores no que concerne à temática. Fato atribuído

à alienação dos trabalhadores, por isso, aponta-se para a exigência de uma organização coletiva conscientizadora e formativa que possibilite o entendimento de que as necessidades individuais dos trabalhadores serão realizadas pela via da coletividade. Ao mesmo tempo é preciso compreender que é pela via do Estado que se consegue as regulamentações, ou seja, segurança jurídica que sustente direitos e benefícios a esses trabalhadores.

Quando questionados a respeito da necessidade de regulamentação da profissão e dos direitos e benefícios reivindicados, a grande maioria entendeu a importância de uma segurança jurídica para a melhoria das condições de trabalho. No entanto, novamente, identificou-se o não entendimento da complexidade que envolve a questão. No quadro que segue são apresentadas as respostas a essa questão.

Quadro 6 – A importância da regulamentação aos motoristas de aplicativos para mobilidade urbana.

Entrevistado	Perspectiva
1	Acredito e seria necessário.
2	Sim, deve ter uma regulamentação e fiscalização para quem trabalha certinho e com segurança não serem prejudicados por esse tanto de motorista que tá tendo com carro velho, sem qualidade e sem seguro em caso de acidente para o passageiro.
3	Acho que tem de ter regulamentação, uma lei talvez de motorista que acidenta fica sem o bem material para poder trabalhar, acho que tinha que ter um auxílio emergencial para motorista quando ele fica parado por falta de ferramenta de trabalho.
4	Prefeito e vereadores parados, não se vê movimento algum em relação a isso. Acredito que deve haver sim regulamentação, desde que os motoristas sejam ouvidos no processo. Deve melhorar tanto o atendimento ao cliente quanto quantidade de corridas, além de diminuir clandestinos/irregulares, havendo fiscalização.
5	Se for algo que venha a melhorar para o motorista, pois pagamos seguro caro, algo que é obrigatório para garantir a segurança do motorista como do passageiro. Tem carro que não tem ar-condicionado, a cidade é quente, o trânsito de Catalão também é um pouco problemático, então melhorias para o trabalhador seria importante, para garantimos conforto do nosso meio de trabalho, já que sou vivente somente das corridas e ganho somente dele hoje em dia.
6	Deve sim, principalmente sobre carros, condições e ano.
7	Acho que deveria sim implementar um regulamento que qualifica todos os APPS a exigirem melhores carros, motorista com qualificação.
8	Ter uma segurança ao motorista e a quem recorrer seria benéfico ao motorista, muitas vezes não temos assistência, nessa questão, acho que seria importante regulamentar e trazer mais segurança ao trabalhador de aplicativo.
9	Precisaria ter sim claro, para acabar com o transporte clandestino de passageiros que atrapalham nosso trabalho.
10	Acredito que sim, no sentindo de organizar melhor e regulamentar nossa profissão.
11	Espero que melhore a situação dos motoristas.

Entrevistado	Perspectiva
12	Algumas coisas seria bom, férias, ter outros direitos, mas precisa o governo bancar, se for os donos de aplicativos, vai acabar os aplicativos e a gente fica sem trabalhar, por isso acho melhor deixar do jeito que está.

Fonte: os autores (2023).

Novamente, os clandestinos aparecem como o grande problema da categoria, o que demonstra a alienação supracitada. Como afirmado anteriormente, essa retórica é utilizada pelos aplicativos para desviar as verdadeiras causas da superexploração dos trabalhadores uberizados, a qual se materializa pelas taxas cobradas pelas empresas detentoras dos aplicativos, sem nenhuma responsabilidade com o trabalhador, que arca com todas as despesas e investimentos para realização do trabalho.

A negação aos clandestinos suscitou a necessidade de direcionar a pesquisa para entendimento da realidade desses trabalhadores. Por isso, buscou-se, mediante entrevista direta, compreender o seu dia a dia. Primeiramente, identificamos que há poucos motoristas nessa situação, o que evidencia o equívoco da atribuição do principal problema que aflige os trabalhadores "legalizados". Também, identificou-se que as dificuldades que envolvem a atuação são semelhantes. O que pode ser percebido na fala do entrevistado 1.

Quando questionado sobre a quanto tempo trabalhava como motorista de passageiros de forma independente e qual o motivo desse trabalho, ele respondeu:

> *Há! de uber já tem uns dois anos que tô mexendo com isso aqui. Comecei na pandemia... eu era vendedor e aí as vendas ficou fracas, virou aquela bagunça, e tem esse carro parado lá em casa, aí digo: vou inventar uma coisa pra fazer.*

Ao ser questionado sobre os benefícios em ser independente dos aplicativos e como percebe o seu trabalho, o entrevistado afirmou que:

> *Nunca trabalhei de aplicativo, o que eu sei é que eles ficam o lucro e os motoristas com o trabalho. Não vejo nada de bom nisso aqui... pra falar a verdade... isso aqui é um serviço sem futuro, isso aqui é pra o cara que tá precisando, não encontrou outra coisa e tem que se virar. Eu estou aqui de uber porque estou doente tive um problema de reumatismo no nervo, sofri uma queda, tô até tentando a aposentadoria devido a isso, porque não tô tendo habilidade para trabalhar em outro serviço, tipo assim, pegar um caminhão pra viajar né, fazer serviço grosseiro não aguento, perdi as forças dos braços, e qual a empresa que vai contratar um cara doente?, o cara tem*

> *que ter saúde, e ai como tenho família, pra não ficar atoa, tô me virando do jeito que posso.*

A resposta desse entrevistado suporta o entendimento que não há uma vantagem em se trabalhar de forma independente (clandestina). As dificuldades são oriundas da realidade social brasileira do desemprego e da renda baixa. O que se pôde perceber é que os trabalhadores independentes e os uberizados não estão atuando por se identificarem com a atividade, mas pela necessidade de sobrevivência. E essa não é uma realidade exclusiva da cidade de Catalão – é uma condição brasileira que obriga o trabalhador a sujeitar-se à extrema exploração, como é o caso dos uberizados.

Considerações Finais

A discussão apresentada permite o entendimento de como a reforma trabalhista de 2017 reverberou no desenvolvimento da uberização do trabalho no país. Situação que alterou a relação capital *versus* trabalho, elevando a ampliação da acumulação do capital em detrimento da intensificação da exploração do trabalhador. Realidade presente na uberização do trabalho na mobilidade urbana de Catalão.

Defende-se que a reforma trabalhista de 2017 foi o cumprimento da intensificação da agenda neoliberal para o Brasil. Agenda que promoveu a redução do Estado do bem-estar social e, concomitantemente, intensificou sua atuação paro o aumento da rentabilidade capitalista. Configura-se, desse modo, o Estado representante de classe e, portanto, algoz da classe trabalhadora. Condição evidenciada pelo desmantelamento dos direitos trabalhistas, sacramentado pelo fim do Ministério do Trabalho.

Por conseguinte, o crescimento do desemprego e da informalidade foi o resultado dessa política; e, nessa conjuntura, viu-se a uberização do trabalho emergir devido ao desespero por trabalho e renda. Entre a fome e a extrema exploração do trabalho, o trabalhador aceita e é subjugado a condições de precariedade elevada, que é o caso do trabalhador uberizado, como pôde ser averiguado na cidade de Catalão.

Entende-se que a primeira dificuldade em reverter essa situação é a própria alienação dos trabalhadores, os quais compreendem a complexidade da atividade uberizada, mas não percebem que as conquistas individuais passam por uma ação coletiva. Entendem que a

responsabilidade das melhoras pretendidas é da ação política do Estado, contudo não atentando para o papel político da organização coletiva nessa conquista.

Por fim, cabe inferir que a realidade de Catalão compõe uma estrutura política global delineada pelos preceitos neoliberais, por isso, nesse sentido, embora tenha suas peculiaridades, não é um caso isolado. É parte de uma situação de extrema exploração do trabalho veiculada pelo modelo de uberização.

Referências

ABÍLIO, Ludmila C. Uberização: A era do trabalhador just-in-time? *Revista de Estudos Avançados*, São Paulo, v. 34, n. 98, p.111-126, 2020. DOI: http://10.1590/s01034014.2020.3498.008

ABÍLIO, Ludmila C. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Psicoperspectivas: Individuo y Sociedad*, Chile, v. 18, n. 3, p.1-11, nov. 2019.

ANTUNES, Ricardo. *Empreendedorismo e Mito*. set. 2019. Disponível em: https://economia.uol.com.br/empregosecarreiras/noticias/redacao/2019 Acesso em: mar. 2022.

ARENDT, Hannah. *Sobre a Violência*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1985.

BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

BRASIL. Presidência da República. *Lei n.º 13.467, de 13 de julho de 2017*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil03/ato20152018/2017/lei/L13467 Acesso em: mar. 2021.

ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra.* Tradução: B. A. Schumann. São Paulo: Boitempo, 2010.

FREIRE, Paulo. *Pedagogia do Oprimido*. 17. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

IBGE. *Pesquisa Nacional por Amostragem e Pesquisa - PNAD*. IBGE Diretoria de Pesquisas, Coordenação de trabalho e Rendimento, 2020. Disponível em: https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/commediaibge/arquivo Acesso em: mar. 2022.

KREIN, José D.; SANTOS, Ancelmo L.; MARACCI, Denis. (Org.) *Dimensões críticas da reforma trabalhista no Brasil.* Campinas: Curt Nimuendajú, 2018.

MACHADO, Ricardo. Uberização traz ao debate a relação entre precarização do trabalho e tecnologia. *Revista do Instituto Humanistas Unisinos*, [*s.l.*], v. 503, 2017. Disponível em: http://www.ihuonline.unisinos.br/artigo/6826uberizacaotrazao Acesso em: mar. 2021.

MARX, Karl. *Introdução de 1857. Manuscritos econômico-filosóficos e outros textos escolhidos.* São Paulo: Abril Cultural, 1974. (Os Pensadores).

MORAES, Antônio Carlos Robert de. *Território e História no Brasil.* São Paulo: Hicitec, 2005.

POCHMANN, Marcio. A Uberização leva à intensificação do trabalho e da competição entre os trabalhadores. *Revista POLI: saúde, educação e trabalho - jornalismo público para o fortalecimento da Educação Profissional em Saúde*, Ano IX, n. 48, nov./dez. 2016.

POULANTZAS, Nicos. *O Estado, o poder e o socialismo.* Rio de Janeiro: Edições Graal, 1980.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do Poder.* Tradução: Maria Cecília França. São Paulo (SP): Ática, 1993.

THOMAZ JÚNIOR, Antônio. *Por uma Geografia do Trabalho*, Presidente Prudente, v. 3, n. especial, ago. 2002. Disponível: www.prudente.unesp.br/ceget Acesso em: jun. 2022.

[i] Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis n.ºs 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho.

[i] Fundos territoriais é uma expressão utilizada pelo geógrafo Antônio Carlos Robert de Morais (2005), ao referir-se as reservas naturais de um determinado país. No caso do Brasil, as terras amazônicas e as reservas de petróleo descobertas no pré-sal são expoentes máximos e de grande interesse econômico. Elementos também direcionadores do Golpe de 2016.

[i] *Just in time* é um sistema de administração da produção que determina que nada deve ser produzido, transportado ou comprado antes da hora certa. *Just in time* é um termo inglês, que significa literalmente “na hora certa” ou "momento certo".

[i] O trabalhador define para si metas que, em realidade, dizem respeito a quanto é preciso trabalhar para sobreviver até o final do mês. Fica disponível e à espera de trabalho, submetendo-se aos riscos e arcando com os custos que a necessidade de alcançar essa meta impõe. Torna-se um gerente de si mesmo, que está subordinado, mas nada mais está garantido (Abílio, 2020, p. 113).