

Trabalhadores Uberizados e as Fragilidades no Cálculo de seus Rendimentos

Resumo

Em 2022, dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) mostravam que cerca de 1,5 milhão de brasileiros tinham como fonte principal de renda o trabalho por meio de plataformas digitais e aplicativos de serviços. Esse processo - comumente conhecido por uberização do trabalho - é caracterizado pela transferência das responsabilidades sobre os custos e riscos do trabalho das empresas para os trabalhadores. A presente pesquisa visa investigar, então, as fragilidades no cálculo de rendimento dos trabalhadores uberizados pelos institutos de pesquisa e elaborar uma crítica e um novo cálculo para esse valor. Realizando uma análise quali-quantitativa do caso, os resultados da pesquisa apontam para uma supervalorização dos rendimentos mensais dos trabalhadores uberizados e para uma redução significativa destes quando da incorporação dos gastos com insumos de trabalho.

Palavras-Chave: PNAD Contínua; Trabalho Precário; Uberização do Trabalho;

Abstract

In 2022, data from the National Household Sample Survey (PNAD) showed that approximately 1.5 million Brazilians had digital platforms and service apps as their primary source of income. This process—commonly known as the uberization of work—is characterized by the transfer of responsibilities for the costs and risks of work from companies to workers. The present research aims to investigate the weaknesses in the calculation of earnings for uberized workers by research institutes and to develop a critique and a new calculation for this value. Conducting a qualitative and quantitative analysis of the case, the research results indicate an overestimation of the monthly earnings of uberized workers and a significant reduction in these earnings when the costs of work inputs are taken into account.

Keywords: PNAD Contínua; Precarious Work; Uberization of Work

1. Introdução

“O maior empregador do Brasil”. Foi dessa forma, em 2019, que a revista Exame classificou conjuntamente as plataformas de aplicativo - como Uber, 99 e iFood. Em 2022, dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), conduzida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mostravam que cerca de 1,5 milhão de brasileiros tinham como fonte principal de renda o trabalho por meio de plataformas digitais e aplicativos de serviços, o equivalente a quase 2% da população ocupada no setor privado.

Uma realidade recente, o chamado “processo de uberização” do trabalho atinge cada vez mais pessoas no Brasil e vem se tornando centro do debate das relações trabalhistas no país. Seu nome faz referência a uma das principais plataformas que, ao entrar no mercado, jogou luz sobre o fenômeno social corrente: a Uber. Fruto de um processo de desmantelamento dos direitos laborais promovido pelo neoliberalismo - como um estágio mais recente do capitalismo global - nas últimas décadas, a uberização do trabalho consiste na introdução do aplicativo num processo já conhecido dos estudiosos do sistema capitalista: aumento das jornadas de trabalho, exclusão do direito à férias e a diferentes formas de seguridade social, e quebra das relações entre empregador e empregado. Realidade presente desde a Revolução Industrial do século XVIII, estas características tomam forma, agora, na chamada Revolução 4.0, que faz uso de tecnologias e capital que poderiam se voltar para a redução das cargas laborais, porém intensificando as explorações já estabelecidas do sistema capitalista.

Diante da crescente relevância do trabalho por plataformas digitais no cenário do mercado de trabalho brasileiro, se faz extremamente importante a análise mais cautelosa do processo que se deu até a chegada desta forma de trabalho e de suas consequências no cotidiano dos trabalhadores¹. Iniciativa importante para a definição de políticas para os trabalhadores do setor, o cálculo e divulgação dos rendimentos médios dos profissionais uberizados² enfrenta, entretanto, um problema metodológico.

O processo de uberização do trabalho é caracterizado pela transferência das responsabilidades sobre os custos e riscos do trabalho das empresas para os trabalhadores. Numa dinâmica “sem chefe”, o trabalhador é possuidor dos instrumentos de trabalho, do tempo e da sua força de trabalho. Percebe-se, todavia, que no momento de execução do trabalho - como durante as viagens, entregas ou esperas -, sua força de trabalho está disposta

¹ O presente trabalho integra uma pesquisa mais abrangente sobre o fenômeno do aumento da ocupação em trabalhos mediados por plataformas digitais de serviços, comumente conhecido por “uberização do trabalho”. A pesquisa é financiada pelo Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica do CNPq e realizada desde 2022 sob o título “Neoliberalismo e a Precarização do Trabalho: O Caso da Uberização no Brasil”.

² Na presente pesquisa, o termo “uberizado” será utilizado como sinônimo de “trabalhador por plataformas digitais de serviços”.

para o lucro, e, mais importante, seus instrumentos de trabalho não lhe pertencem. Se para trabalhar é necessário que este trabalhador arque com os custos de sua alimentação, do combustível de seu automóvel e de todos os outros gastos que podem surgir, é imperativo que estas despesas entrem como redução dos rendimentos que o trabalho por aplicativo lhes proporciona. Mas isso não ocorre nas pesquisas dos principais institutos de dados.

Assim, a presente pesquisa investiga o que leva a essas fragilidades no cálculo de rendimento dos trabalhadores uberizados e elabora uma crítica e um novo cálculo para esse valor. Propondo-se a realizar uma análise quali-quantitativa do caso, o estudo faz uso de dados secundários fornecidos pelo IBGE a partir da PNAD Contínua, e da literatura acerca do tema, principalmente a literatura marxista.

Os resultados, quando incorporados os custos estimados apenas com combustível, já apontam para uma redução significativa nos ganhos dos trabalhadores por aplicativo. Tomando como exemplo um motorista que roda 2.000km por mês na cidade do Rio de Janeiro, os dados demonstram que seus ganhos cairiam para menos de R\$2.000 mensais mesmo com uma jornada de trabalho mais extensa que aquela de seus similares não plataformizados.

O artigo se seguirá com uma breve apresentação das plataformas digitais e do processo de precarização do trabalho dentro do capitalismo desde a década de 1970, recuperando conceitos apresentados por Karl Marx e analisando a bibliografia referente ao tema. Na terceira seção se desenvolverá a crítica à metodologia de cálculo do IBGE, apontando suas fragilidades teóricas e necessárias soluções. A quarta seção abordará o cálculo incorporando os custos com combustível para os motoristas, apresentando as consequências nos rendimentos dos trabalhadores. A seção final sumariza e conclui o trabalho.

2. As Plataformas Digitais e o Trabalho Uberizado

Seguindo a definição da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE, 2019), as plataformas digitais são serviços que facilitam a interação entre dois ou mais conjuntos de usuários distintos mas interdependentes que interagem via o serviço pela internet. Os serviços são diversos e incluem desde sistemas de pagamento e comércio eletrônico até os serviços de transporte de passageiros e de entrega - objetos de estudo específicos deste artigo.

Diante da impossibilidade de estender a presente análise ao resgate integral do desenvolvimento do mundo do trabalho desde o “chão de fábrica” da primeira metade do

século XX até o trabalho uberizado do século XXI, me atendo a uma breve apresentação das transformações a partir dos anos 1970.

A crise do sistema fordista-taylorista nos anos 1970 levou à necessidade global de reestruturação do âmbito industrial, levando ao que Harvey (2006) optou por chamar de “indústria flexível”. Nesse cenário, a reestruturação dos empreendimentos que surgem demanda que estes estejam prontos para atender a necessidades por produtos e serviços num regime *just-in-time* (DE STEFANO, 2016). Bonente *et al.* (2024) aponta, ainda, que a partir da crise de 1973-75, observa-se níveis maiores de desemprego estrutural e, principalmente, retrocesso do poder sindical.

É nesse cenário, de mão-de-obra excedente e sindicalismo fragilizado, que passa a ter no mercado de trabalho um crescimento ainda mais acentuado dos regimes e contratos *flexíveis* (HARVEY, 2006). Quanto à contratação flexível, Vasapollo (2006) - em contraposição clara ao contrato padrão³ - aponta que esta forma de regimento do trabalho aumenta as liberdades do empregador em manejar as horas contratadas, diminui as responsabilidades do empregador e aprofunda a descaracterização das relações empregatícias.

Ao realizar um salto perigoso mas necessário para os dias atuais, averigua-se que um dos tipos mais comuns de “trabalho flexibilizado” atualmente, tanto no Norte como no Sul Global, é aquele caracterizado pelo *zero-hour contract* (contrato de zero hora). Nascido no Reino Unido, o contrato de zero hora é uma forma de empregabilidade em que o empregador não necessita oferecer um mínimo de horas trabalhadas ao seu contratado, e o trabalhador não é obrigado a aceitar qualquer hora de trabalho que lhe seja oferecida. Antes da aprovação de regulamentações trabalhistas no Reino Unido - como o Working Time Regulations (1998) e o National Minimum Wage Regulations (1999) - esta forma de contrato era comumente utilizada para dar aos funcionários um “tempo de descanso”, ao mesmo tempo em que eram mantidos no espaço de trabalho para que retornassem assim que necessário (PENNYCOOK, CORY & ALAKESON, 2013). Enquanto as legislações aprovadas limitaram o uso dos contratos de zero-hora para esses fins, elas não terminaram com seu uso por completo.

Mais relevante ao presente estudo, porém, é o que Antunes (2018) denominou *novo proletariado de serviços da era digital*. Um contingente de trabalhadores produtivos decorrentes da expansão do capital ao setor de serviços através das plataformas digitais, esse segmento da classe trabalhadora exerce seu trabalho intermediado por aplicativos como iFood, 99 e Uber - que dá nome ao fenômeno. Aqui, se faz interessante uma análise quanto à

³ Para mais informações quanto ao contraste do contrato padrão com os contratos flexíveis e ao desenvolvimento do trabalho precário, ver Rodgers et Rodgers (1989).

estrutura escolhida por esses aplicativos para guiar e controlar o trabalho dos motoristas e entregadores.

A expansão do capital para os setores de serviços possibilita o aumento da mais-valia produzida, seja porque um número maior de trabalhadores está produzindo mais-valor⁴, seja porque as tecnologias introduzidas à acumulação permitem o aumento da intensidade e produtividade do trabalho (BONENTE *et al.*, 2024). Ainda, destaca-se a estrutura de trabalho proposta pelos aplicativos de transporte de passageiros e de entregas de malote e alimentos, isto é, com pagamentos por cada viagem feita de forma independente, diferente do comum em contratos padrões de trabalho - pagamento por dia, semana, mês, etc. Neste sentido, é possível fazer um paralelo importante com aquilo que Karl Marx apresenta na sua análise do salário por peça:

Dado o salário por peça, é natural que o interesse pessoal do trabalhador seja o de empregar sua força de trabalho o mais intensamente possível, o que facilita ao capitalista a elevação do grau normal de intensidade. É igualmente do interesse pessoal do trabalhador prolongar a jornada de trabalho, pois assim aumenta seu salário diário ou semanal. [...] Da exposição precedente resulta que o salário por peça é a forma de salário mais adequada ao modo de produção capitalista. (MARX, 2013, p. 624-627)

Assim, percebe-se que o trabalho uberizado não representa uma nova forma de organização do trabalho e de pagamento; pelo contrário, é a consolidação tecnológica do salário por peça, que tende a desenvolver “por um lado (...) o sentimento de liberdade, a independência e o autocontrole dos trabalhadores; por outro lado, sua concorrência uns contra os outros” (MARX, 2013, p. 624).

3. Crítica à Metodologia do Cálculo dos Rendimentos

Embora de forma muito breve, a apresentação anterior acerca do trabalho precarizado por plataformas digitais de serviços demonstra que a realidade destes trabalhadores passa pelo desmantelamento de leis trabalhistas, sindicatos e movimentos sociais, além do sistema previdenciário e da oferta de serviços públicos de qualidade. O ambiente que se constrói é, então, favorável à ascensão do individualismo e da ideologia do “empreendedor de si mesmo”, brilhantemente apresentada por Foucault em sequência de aulas lecionadas em 1979 (FOUCAULT, 2004), e que desloca para o indivíduo a responsabilidade sobre seu sucesso/fracasso (BONENTE *et al.*, 2024). Como posto por Medeiros & Lima (2023, p.10), “a precariedade passa a ser literalmente vendida como liberdade”.

⁴ Trabalho excedente apropriado gratuitamente pelo capitalista.

O estudo do fenômeno, ainda muito recente e em constante desenvolvimento, passa por diferentes áreas e tange, inclusive, a microeconomia aplicada. Aqui, destaca-se as pesquisas e relatórios realizados pelos principais órgãos de dados do Brasil, como o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e o IBGE. A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, por exemplo, tem repetidamente trazido dados do crescimento ocupacional nas plataformas digitais de serviços, as características socioeconômicas destes trabalhadores, suas jornadas de trabalho e seus rendimentos.

Sobre este último, uma crítica importante é necessária. O cálculo e a apresentação dos rendimentos médios dos trabalhadores por aplicativo de transporte de passageiros e também de entrega de malote são cruciais para que se visibilize estes trabalhadores e que se desenvolvam políticas públicas corroboradas com a realidade. Um problema, ainda não incorporado pelos institutos de pesquisa para o maior do conhecimento público, está, entretanto, no fato de que o rendimento desses trabalhadores não pode ser calculado apenas pelo cálculo e a soma do valor retirado por eles em cada viagem realizada.

Como apresentado por Ludmila Abílio, pesquisadora do Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT):

“A uberização refere-se às regulações estatais e ao papel ativo do Estado na eliminação de direitos, de mediações e controles publicamente constituídos; resulta da flexibilização do trabalho, aqui compreendida como essa eliminação de freios legais à exploração do trabalho, que envolve a legitimação, legalização e banalização da transferência de custos e riscos ao trabalhador.” (ABÍLIO, 2020, pp. 112-113)

Ora, se a uberização passa também pela legitimação e banalização de custos e riscos ao trabalhador, é preciso que se incorpore tais custos - que outrora seriam integralmente cobertos pelas empresas - ao cálculo do rendimento. Isto é, os rendimentos apresentados pelos relatórios para esses trabalhadores são incompletos por não incluírem seus gastos diários com insumos de trabalho - combustível, por exemplo -, que não são seus e sim do processo produtivo.

Dados da PNAD Contínua do 4º trimestre de 2022 mostram que o rendimento médio dos trabalhadores que não tinham as plataformas digitais como trabalho principal foi estimado em R\$2.510, valor 5,4% menor do que o observado entre os plataformizados, R\$2.645. Quanto ao recorte regional, o Nordeste foi a região que apresentou o maior diferencial de rendimento, com os plataformizados recebendo 23,5% a mais do que seus similares não plataformizados, embora o valor (R\$1.890) ainda tenha sido menor do que os estimados para os plataformizados nas outras regiões. A pesquisa destaca, ainda, que a região

Sudeste foi a única em que observou-se uma estimativa de rendimento médio menor entre os plataformizados (R\$2.733) frente aos não-plataformizados (R\$2.923).

Especificamente quanto aos condutores de automóveis para transporte de passageiros, aqueles que faziam uso dos aplicativos para exercer sua função principal compunham 60,5% (721 mil pessoas) do total do setor, com rendimento médio mensal superior ao de seus similares não plataformizados (R\$2.454 contra R\$2.412). Entretanto, o contingente uberizado trabalhava 47,9 horas semanais, frente a 40,9 horas semanais dos que não trabalhavam por meio de aplicativos. Ou seja, enquanto há uma diferença de 17,1% nas horas trabalhadas, o rendimento médio apresenta um diferencial de apenas 1,7%.

Os condutores de motocicleta nos serviços de entrega e malote, por sua vez, formavam um contingente de 338 mil pessoas, sendo 50,8% (171 mil) uberizados. Neste caso, os trabalhadores uberizados apresentavam rendimentos menores (R\$1.784 contra R\$2.210) e trabalhavam 4,8 horas a mais por semana, chegando a jornadas semanais de trabalho de 47,6 horas.

De forma geral, a pesquisa trazida aponta que trabalhadores de transporte de passageiros uberizados recebem mais que seus similares não plataformizados - embora recebam menos por hora trabalhada -, e condutores de motocicleta nos serviços de entrega e malote recebem menos e trabalham mais. O argumento que se desenvolve aqui, entretanto, a diferença de rendimento é ainda maior quando o cálculo leva em consideração a separação entre trabalhador e processo de trabalho.

Se os custos com combustível, celular, manutenção do carro/moto, alimentação não entram no cálculo dos rendimentos de trabalhadores uberizados - assim como gastos com luz, água e manutenção de computadores não entra no cálculo de rendimentos dos trabalhadores corporativos -, então esses valores de rendimento estão supervalorizados.

4. Um Novo Cálculo para os Trabalhadores Uberizados

A estimativa de quilometragem total e quilometragem média ainda não compõe as pesquisas dos principais institutos brasileiros. Entretanto, alguns dados ajudam a fazer estimativas. Dados apresentados pela Zarp Localiza⁵ aponta que motoristas de aplicativo dirigem cerca de 3000 quilômetros por mês em grandes cidades como o Rio de Janeiro. No estado do Rio de Janeiro, muitos dos motoristas circulam utilizando o gás natural veicular

⁵ Serviço de carro por assinatura para motoristas de Uber da Localiza, empresa de aluguel de carros brasileira com atuação internacional.

(GNV) como combustível⁶, sendo o estado com a maior frota de veículos movidos a GNV do país, e o rendimento médio deste combustível é de 13,2 km/m³.

Portanto, tomando uma estimativa conservadora para um motorista de aplicativo comum que roda na cidade do Rio de Janeiro, com 2000km rodados no mês, usando 152 m³ de GNV, seus custos apenas com combustíveis seriam de cerca de R\$670,00 no mês⁷. Essa análise é, evidentemente, ainda superficial, pois não incorpora outros gastos enfrentados pelos trabalhadores de aplicativos de transporte, como manutenção do carro, imprevistos e alimentação. Ainda assim, ao incluir este valor ao rendimento mensal médio do trabalhador - que, mais uma vez, teve os custos de trabalho repassados a si pelo processo da uberização -, percebe-se que a renda cai de R\$2.454 para R\$1.784.

Esse valor, que é significativamente inferior ao apresentado pelas pesquisas de rendimento com a PNAD Contínua, coloca os trabalhadores uberizados de transporte não mais numa posição de rendimentos maiores, mas, pelo contrário, numa posição de rendimento muito inferiores à média dos trabalhadores nacionais.

A luta de caracterização do trabalho precarizado por plataformas digitais é árdua e se contrapõe às iniciativas dos aplicativos-empresa de defesa do empreendedorismo ilusório. Não se pode permitir que o IBGE caia nas armadilhas dessas plataformas e deixe recair sobre os trabalhadores custos que não deveriam ser seus. É urgente que os Institutos passem a destacar e a excluir todos os custos realizados pelos trabalhadores durante suas jornadas de trabalho com o único objetivo de se manterem trabalhando. Esses gastos não são do trabalhador, e sim do processo de trabalho, e portanto deveriam estar sendo realizados pelas empresas que lucram com tal trabalho.

5. Conclusões

A recuperação da literatura acerca do tema mostra que o trabalho uberizado não representa uma nova forma de organização do trabalho e de pagamento, mas a evolução do que Marx coloca como a forma mais poderosa de acumulação de mais-valia no capitalismo, o salário por peça. Transferindo os riscos ao trabalhador, o fenômeno da uberização permite, inclusive, que o entendimento sobre seus rendimentos seja deturpado.

A incorporação dos gastos com insumos de trabalho - que outrora seriam integralmente responsabilidades das empresas donas do processo produtivo - no cálculo dos

⁶ Em 2022, o DETRAN-RJ estimou que havia no estado do Rio de Janeiro mais de 1.6 milhão de carros movidos a GNV.

⁷ Utiliza-se como referência para o preço do GNV seu valor médio no dia 26 de maio de 2024 na cidade do Rio de Janeiro, segundo dados da ANP - Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.

rendimentos aponta que os dados da PNAD Contínua do IBGE são supervalorizados e enfraquecem os debates sobre a precarização do trabalho na estrutura estudada. Enquanto dados de 2022 apontam que o rendimento mensal de um motorista de aplicativo no Brasil era de R\$2.454, a estimativa feita entendendo os custos do combustível do automóvel não como gasto pessoal mas como gasto com insumo de trabalho reduz o rendimento mensal para R\$1.784.

É importante notar que mesmo este cálculo ainda demanda melhorias. Embora caricaturado para o cálculo, pode ser verdade que para receber o valor médio de R\$2.454 o motorista não precise rodar 2.000km mensais, reduzindo seus custos com combustível e resultando numa estimativa de renda superior à apresentada aqui. Também é verdade, porém, que existem mais gastos do processo produtivo para além do combustível, como a alimentação - direito previsto na Consolidação das Leis Trabalhistas como auxílio ou como salário mínimo para tal - e a manutenção do carro - que na fábrica, por exemplo, recai completamente sobre o capitalista enquanto manutenção do capital. De modo geral, porém, fica evidente a necessidade de se repensar os dados apresentados pelo IBGE e outros institutos de pesquisa, entendendo sua relevância no debate e na luta pelos direitos dos trabalhadores uberizados.

6. Referências

ABÍLIO, L. C. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?1. Estudos Avançados [online]. [Acessado 01 Maio 2023] , pp. 111-126. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>>. 2020, v. 34, n. 98.

Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Preço do GNV em undefined, Rio de Janeiro. Disponível em: <https://gasolinaagora.com.br/gnv/sudeste/rio-de-janeiro/rio-de-janeiro>. Acesso em: 26 mai. 2024.

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

BONENTE, B.I.; SÁVIO, B.C.; CARVALHO, T.P. Flexibilização, precarização e trabalho por plataformas: uma análise a partir de Marx. 2024.

BRASIL. GNV: entidades se reúnem em torno de pauta positiva para combater irregularidades e prevenir acidentes. INMETRO, 2022. Disponível em: [https://www.gov.br/inmetro/pt-br/centrais-de-conteudo/noticias/gnv-entidades-se-reunem-em-](https://www.gov.br/inmetro/pt-br/centrais-de-conteudo/noticias/gnv-entidades-se-reunem-em)

torno-de-pauta-positiva-para-combater-irregularidades-e-prevenir-acidentes. Acesso em: mai. 2024.

DE STEFANO, V. The rise of the ‘just-in-time workforce’: on-demand work, crowd work and labour protection in the ‘gig-economy.’, 2016. Disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2682602. Acesso em: 21 fev. 2023.

FOUCAULT, M. The birth of biopolitics: Lectures at the College de France 1978-1979. Hampshire: Palgrave Macmillan, 2004.

HARVEY, D. Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 15. ed. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios. Rio de Janeiro, 2022.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios. Rio de Janeiro, 2023.

MARX, K. O Capital - Livro I – crítica da economia política: O processo de produção do capital. Tradução Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

MEDEIROS, J. L.; LIMA, R. A ideologia empreendedora e a internacional capitalista: para uma crítica marxista. In: Anais do XXVIII Encontro Nacional de Economia Política, Alagoas, 2023.

ORGANIZAÇÃO PARA COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. An Introduction to Online Platforms and Their Role in the Digital Transformation. Paris: OECD, 2019. Disponível em:

https://read.oecd-ilibrary.org/science-andtechnology/an-introduction-to-online-platforms-and-their-role-in-the-digital-transformation_53e5f593-en#page4. Acesso em: mai. 2024.

PENNYCOOK, M., CORY, G. & ALAKESON, V. A matter of time: the rise of zero-hours contracts. Resolution Foundation, 2013.

RODGERS, G.; RODGERS, J. Precarious jobs in labour market regulation: the growth of atypical employment in Western Europe. Genebra: International Labour Organization, 1989.

VASAPOLLO, L. “O trabalho atípico e a precariedade: elemento estratégico determinante do capital no paradigma pós-fordista”. In: ANTUNES, R. (org.). Riqueza e miséria do trabalho no Brasil. São Paulo, Boitempo, 2006

ZARP LOCALIZA. Descubra quantos km um motorista de aplicativo roda por dia. Disponível em:

<https://zarp.localiza.com/blog/post/motorista-de-aplicativo-calculo-de-km-por-dia>. Acesso em: 28 mai. 2024.