

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA - UFU
FACULDADE DE EDUCAÇÃO - FACED
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO - PPGED

RITA DE CÁSSIA DIAS AKEGAWA

**“EMPREENDEDORISMO” NO CONTEXTO DA UBERIZAÇÃO DO
TRABALHO NO BRASIL (2014-2020)**

UBERLÂNDIA – MG

2021

RITA DE CÁSSIA DIAS AKEGAWA

**“EMPREENDEDORISMO” NO CONTEXTO DA UBERIZAÇÃO DO
TRABALHO NO BRASIL (2014-2020)**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Educação, da Universidade Federal de Uberlândia, como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em Educação.

Linha de Pesquisa: Sociedade, Trabalho e Educação.

Orientador: Prof. Dr. Sérgio Paulo Morais

UBERLÂNDIA – MG

2021

Ficha Catalográfica Online do Sistema de Bibliotecas da UFU
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

A313 Akegawa, Rita de Cássia Dias, 1984-
2021 "EMPREENDEDORISMO" NO CONTEXTO DA UBERIZAÇÃO DO
TRABALHO NO BRASIL (2014-2020). [recurso eletrônico] /
Rita de Cássia Dias Akegawa. - 2021.

Orientador: Sérgio Paulo Morais .
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de
Uberlândia, Pós-graduação em Educação.
Modo de acesso: Internet.
Disponível em: <http://doi.org/10.14393/ufu.di.2021.520>
Inclui bibliografia.

1. Educação. I. , Sérgio Paulo Morais,1972-
(Orient.). II. Universidade Federal de Uberlândia. Pós-
graduação em Educação. III. Título.

CDU: 37

Bibliotecários responsáveis pela estrutura de acordo com o AACR2:

Gizele Cristine Nunes do Couto - CRB6/2091

RITA DE CÁSSIA DIAS AKEGAWA

**“EMPREENDEDORISMO” NO CONTEXTO DA UBERIZAÇÃO DO
TRABALHO NO BRASIL (2014-2020)**

Dissertação aprovada para a obtenção do título de Mestre em Educação no Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Uberlândia (UFU) pela banca examinadora formada por:

Uberlândia/MG, 30 de agosto de 2021.

Prof. Dr. Robson Luiz de França, UFU/MG

Prof^a Dr^a Fabiane Santana Previtali, UFU/MG

Prof. Dr. Antônio de Pádua Bossi, Unioeste Paraná



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Educação
Av. João Naves de Ávila, 2121, Bloco 1G, Sala 156 - Bairro Santa Mônica, Uberlândia-MG, CEP 38400-902
Telefone: (34) 3239-4212 - www.ppged.faced.ufu.br - ppged@faced.ufu.br



ATA DE DEFESA - PÓS-GRADUAÇÃO

Programa de Pós-Graduação em:	Educação				
Defesa de:	Dissertação de Mestrado Acadêmico, 25/2021/776, PPGED				
Data:	Vinte e sete de agosto de dois mil e vinte e um	Hora de início:	9h00mm	Hora de encerramento:	11:45mm
Matrícula do Discente:	11912EDU041				
Nome do Discente:	RITA DE CÁSSIA DIAS AKEGAWA				
Título do Trabalho:	""EMPREENDEDORISMO" NO CONTEXTO DA UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NO BRASIL (2014-2020)"				
Área de concentração:	Educação				
Linha de pesquisa:	Trabalho, Sociedade e Educação				
Projeto de Pesquisa de vinculação:	"HISTÓRIA SOCIAL E HISTÓRIA ORAL: pesquisas sobre trabalho e trabalhadores no Triângulo Mineiro (2000-2016)"				

Reuniu-se, através do serviço de Conferência Web da Rede Nacional de Pesquisa - RNP, da Universidade Federal de Uberlândia, a Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em Educação, assim composta: Professores Doutores: Antônio de Pádua Bosi - UNIOESTE; Fabiane Santana Previtali - UFU e Robson Luiz de França - UFU, Presidente da Banca Examinadora, indicado para exercer essa função pelo orientador da candidata, Prof. Dr. Sérgio Paulo Morais.

Iniciando os trabalhos o(a) presidente da mesa, Dr(a). Robson Luiz de França, apresentou a Comissão Examinadora e o candidato(a), agradeceu a presença do público, e concedeu ao Discente a palavra para a exposição do seu trabalho. A duração da apresentação do Discente e o tempo de arguição e resposta foram conforme as normas do Programa.

A seguir o senhor(a) presidente concedeu a palavra, pela ordem sucessivamente, aos(às) examinadores(as), que passaram a arguir o(a) candidato(a). Ultimada a arguição, que se desenvolveu dentro dos termos regimentais, a Banca, em sessão secreta, atribuiu o resultado final, considerando o(a) candidato(a):

Aprovada.

Esta defesa faz parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre.

O competente diploma será expedido após cumprimento dos demais requisitos, conforme as normas do Programa, a legislação pertinente e a regulamentação interna da UFU.

Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos. Foi lavrada a presente ata que após lida e achada conforme foi assinada pela Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Robson Luiz de França, Professor(a) do Magistério Superior**, em 15/09/2021, às 08:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Antônio de Pádua Bosi, Usuário Externo**, em 15/09/2021, às 09:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fabiane Santana Previtali, Professor(a) do Magistério Superior**, em 15/09/2021, às 21:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://www.sei.ufu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3005261** e o código CRC **19B685D5**.

Dedico este trabalho ao meu amado pai,
José Dias Akegawa (*in memoriam*).

Eu tive/tenho um excelente orientador. Ele foi/é prestativo, sensível (desde o início do curso, principalmente com a situação da pandemia) e, sobretudo, profissional. Professor Sérgio Paulo Morais, minha eterna gratidão.

Agradeço aos amigos que fiz durante o curso, em especial: o Diego e a Alciene; e aos colegas de estudos: a Mariane e o Douglas.

Grata aos professores da linha de pesquisa, que me permitiam o conhecimento.

Meu agradecimento à minha família: meu esposo Charles, meu filho Theo, minha irmã Alice, minha amada mãe Lucimar da Cunha Dias Akegawa, meus irmãos (Junior, José Dhiego e Neuber), a tia Ester, meus Sogros (Decy e Carlos), minha cunhada Larissa e as amigas Regina e Daiana. Sim, eu tenho muitos que torceram por mim!

A Deus por tudo.

Não precisamos rejeitar as novas tecnologias à medida que forem aparecendo, mas temos o direito de criticar e se opor a modelos de negócios parasitários das cidades em que operam.

Podemos insistir que a indústria da tecnologia precisa deixar de lado o orgulho e a arrogância. Uma indústria tecnológica humilde seria uma indústria tecnológica muito melhor.

Tom Slee

“EMPREENDEDORISMO” NO CONTEXTO DA UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NO BRASIL (2014-2020)

RESUMO: Esta dissertação aborda o trabalho e a formação do motorista por aplicativo, especificamente na empresa Uber, no Brasil. Dessa forma, a questão norteadora é a de esclarecer a uberização e os efeitos do trabalho precário do motorista que utiliza o aplicativo Uber, sob a metodologia do materialismo histórico-dialético. Considera-se a tese de que o trabalho do motorista por aplicativo ofereceria um meio empreendedor de ser “o dono” do próprio negócio, valendo do próprio esforço para o seu desempenho meritocrático; a antítese reside no fenômeno de que o escalonamento do modelo de negócio da Uber é gerado às custas de trabalhadores que executam um trabalho alienado de locomoção de pessoas com a precariedade de trabalho sem quaisquer direitos; e a síntese verificada se pauta na análise do contraditório que permeia na busca do entendimento da uberização como categoria, que aproxima a tecnologia dos consumidores na serventia de uma vida facilitada, no sustento de empresas capitalistas às expensas de trabalhadores desassistidos. No contexto do trabalho uberizado, é importante arguir e entender os novos postos de trabalho que vêm surgindo no cenário da economia compartilhada oriunda da 4ª Revolução Industrial. Portanto, é imprescindível analisar e compartilhar a formação para o trabalho, as atividades laborais que vêm absorvendo os trabalhadores presentes e entender o futuro dos mesmos.

Palavras-chave: Uberização. Trabalho Precário. Formação dos Motoristas.

“ENTREPRENEURSHIP” IN THE CONTEXT OF UBERIZATION OF WORK IN BRAZIL (2014-2020)

ABSTRACT: This dissertation addresses the work and training of the driver by application, specifically in the company Uber, in Brazil. Thus, the guiding question is to clarify the uberization and the effects of precarious work by the driver who uses the Uber application, under the methodology of historical-dialectical materialism. It is considered the thesis that the work of uberized drivers could offer an entrepreneurial means of being “the owner” of his own business, making use of his own efforts for his meritocratic performance; the antithesis resides in the phenomenon that the scaling up of Uber's business model is generated at the expense of workers who perform an alienated job of moving people with precarious work, without any rights; and the synthesis verified is based on the analysis of the contradictory that permeates the search for understanding uberization as a category, which brings technology closer to consumers in the service of an easier life, supporting capitalist companies at the expense of unassisted workers. In the context of the uberized work, it is important to argue and understand the new jobs that have been emerging in the shared economy scenario arising from the 4th Industrial Revolution. Therefore, it is essential to analyze and share the training for work, the labor activities that have been absorbing present workers and understand their future.

Keywords: Uberization. Precarious Work. Driver Training.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
1.1 Metodologia	17
1.2 Estrutura da Pesquisa	19
2 A CONJUNTURA DA UBERIZAÇÃO E DO EMPREENDEDORISMO.....	21
2.1 A Uberização do trabalho	28
2.2 A Uberização e o processo educacional no contexto do trabalho precarizado	31
2.3 A Quarta Revolução Industrial – Indústria 4.0 e a Uberização	35
2.4 As <i>startups</i> e a Uber.....	39
3 O TRABALHO UBERIZADO	43
3. 1 O trabalho precário da uberização	48
3.2 Trabalho e a positivação da exploração	51
3.3 Trabalho e adoecimento.....	57
4 EFEITOS DA UBERIZAÇÃO	62
4.1 A decisão do Tribunal Superior do Trabalho - TST	62
4.2 O movimento antagônico à Uberização	67
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	72
6 MEMORIAL.....	74
REFERÊNCIAS.....	77

1 INTRODUÇÃO

Atualmente, o acesso à internet em massa trouxe novas formas de ocupações laborais. Isso desencadeou maneiras alternativas de trabalhadores buscarem suas fontes de sobrevivência. Nesse sentido, o advento de aplicativos que servem de interlocução entre trabalhadores braçais, consumidores, investidores e empresários capitalistas permitiu que algoritmos pudessem definir rotas, conectar pessoas e alocar entregadores de mercadorias (alimentação, por exemplo), bem como motoristas no transporte de pessoas.

Segundo Slee (2019) “A internet está promovendo um mundo mais promissor, não apenas por nos fornecer mais informação e aparelhos cada vez melhores, mas por remodelar a sociedade inteira”.

Assim, esta pesquisa investiga o trabalho dos motoristas por aplicativo e suas formações para o mercado de trabalho, com foco na empresa Uber, no Brasil, desde o seu surgimento, no ano de 2014, até os desdobramentos que puderem ser verificados na data de 15 de julho de 2020, quando da proposta do Projeto de Lei apresentado na Câmara dos Deputados que tenta instituir o “Marco Regulatório para Contratação de prestadores de serviços de aplicativos de entrega e motoristas”.

O dito Marco Regulatório veio como tentativa de resposta, face a um movimento social reivindicando direitos para trabalhadores que utilizam os aplicativos de entrega como forma de sobrevivência, sejam os motoristas que transportam pessoas ou entregadores de mercadorias, porque ambos estão inseridos no processo de uberização que aqui se estuda.

Nos anos 2000, estabeleceu-se o marco da 4ª Revolução Industrial, a Indústria 4.0, cuja característica se determina pela fusão do mundo físico, digital e biológico (SCHWAB, 2016). Segundo Previtali e Fagiani (2020), “O termo Indústria 4.0 surge com destaque internacional pela primeira vez quando da sua apresentação na Hannover Messe Fair, na Alemanha, fruto da proposta de três engenheiros alemães, em 2011”.

Caruso (2018) explica que a Indústria 4.0 e a 4ª Revolução Industrial se referem às transformações da produção de bens e serviços com a aplicação de inovações tecnológicas, tais como:

robôs colaborativos interconectados; aprendizado de máquina; Inteligência artificial; Impressoras 3D (...); simulação de máquinas interligadas; integração do fluxo de informações ao longo da cadeia de valor; comunicação

multidirecional entre processos de manufatura e produtos (*Internet of Things*¹). (CARUSO, 2018, p. 379)

Assim, essas transformações impactam diretamente as relações sociais, a dinâmica do trabalho, o modo de vida e o controle nos anseios da sociedade.

Esse termo “Revolução” aduz ser uma premissa vantajosa e inovadora, sendo usual para os idealizadores e os precursores liberais burgueses, com denotações benéficas quando na verdade importa para os interesses de quem ganhará mais com a “Revolução”. Somado a isso, veio o pressuposto de Economia Compartilhada na expectativa que todos pudessem usufruir as facilidades das tecnologias, promessa esta que não foi cumprida, em função do sistema capitalista. Slee (2019), conceitua:

Já houve muito debate sobre se “Economia do Compartilhamento” é o nome correto a se usar para descrever esta nova onda de negócios, e um bocado de outros nomes foram aventados: consumo colaborativo (*collaborative consumption*), economia em rede (*mesh economy*), plataformas igual-para-igual (*peer-to-peer platforms*), economia dos bicos (*gig economy*), economia da viração, serviços de *concierge*, ou – um termo cada vez mais usado – economia sob demanda (*on-demand economy*). (SLEE, 2019, p. 36)

O problema são as companhias em si, e os grandes interesses financeiros que se valem dessas companhias para promover uma ampla agenda de desregulação em busca de riqueza privada. (SLEE, 2019, p. 40)

Ademais, com a inovação disruptiva dos negócios, surgiu o anseio de lançar produtos e/ou serviços que criam um novo mercado e desestabilizam os concorrentes que antes o dominavam. Como exemplo, a empresa Uber que “À diferença dos taxistas, os motoristas desse segmento não têm de se registrar na prefeitura, não têm de passar pelo mesmo nível de inspeção veicular e não têm de se submeter a outras normas, como (em alguns lugares) instalar câmeras de segurança no veículo” (SLEE, 2019, p. 114), promovendo produtos ou serviços mais simples e baratos para atender a um público que antes não tinha acesso ao mercado de consumo.

Nessa perspectiva, diante as superlotações dos transportes públicos, táxi com custos altos para consumidores, engarrafamentos e horas no trânsito nas cidades, a empresa de tecnologia que trabalha com mobilidade urbana, a *Uber Technologies Inc.*, foi fundada no ano de 2010, em São Francisco (EUA), e no Brasil no ano de 2014, na cidade Rio de Janeiro, no ano em que foi sediada a Copa do Mundo (UBER, 2018).

¹ *Internet of Things*, tradução da língua inglesa, significa “Internet das Coisas (IoT)” descreve a rede de “objetos físicos” incorporados a sensores, *software* e outras tecnologias com o objetivo de conectar e trocar dados com outros dispositivos e sistemas pela internet. Disponível em: <https://www.oracle.com/br/internet-of-things/what-is-iot/>. Acesso em: 07 jul. 2021.

Quando do início desta pesquisa, segundo os dados oficiais da empresa, a Uber estava presente em mais de 100 (cem) cidades brasileiras, contando com mais de 600.000 (seiscentos mil) motoristas, no Brasil, adeptos ao uso do aplicativo.

Há que se salientar que a dita empresa de tecnologia informa que “não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro” (UBER, 2018), ou seja, não reconhece os motoristas que utilizam do aplicativo como subordinados ou com vínculo empregatício. E informa, ainda, que “Nós oferecemos uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem os seus rendimentos e para que usuários encontrem motoristas confiáveis e desfrutem de viagens confortáveis.” (UBER, 2018).

Ao tratar o termo “*motoristas parceiros*”, estão visando pessoas que trabalhem por conta própria, os autônomos, a fim de utilizar da plataforma da Uber como facilitador do processo de mobilidade urbana, isto é, não há o reconhecimento de qualquer vínculo empregatício na relação do motorista com a plataforma.

Segundo os dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), no 2º trimestre do ano de 2020, existiam 12,8 milhões de desempregados, perfazendo o percentual de 11,8% a taxa de desemprego no Brasil (IBGE, 2020). É indubitável que a falta de emprego faz com que o trabalhador busque alternativas de trabalho, sendo recorrente, no cenário de alto índice de desemprego, os surgimentos dos empreendedores por necessidade. Há de se entender aqui que esse é um dos motivos que justificam a adesão de pessoas (motoristas) que optam por esta ocupação laborativa.

Torna-se mais atrativo quando a empresa Uber propaga a ideia de o motorista por aplicativo ter autonomia de compor o horário de trabalho, ter a escolha de trajeto ao ligar o aplicativo, auferir remuneração baseada no fluxo de trabalho e não exigir qualificação/formação mínima de escolaridade para o desempenho da função.

Observa-se que se trata de um trabalho solitário, não necessitando de trabalho em equipe como ocorre nas organizações empresárias, entendido *a priori* como independente, o que é um dissenso, tendo em vista que o trabalho, apesar de individualizado, mantém dependência com a empresa, exige-se comportamento frente aos clientes, com as avaliações e com a produtividade. Operacionaliza uma máquina (carro com aplicativo) e devolve em resposta ao curso de uma rota determinada por um passageiro/cliente. Essa condição estimula a ideia de não pertencimento entre o motorista por aplicativo e os donos dos meios produtivos (no caso, os donos da tecnologia da plataforma Uber).

É um trabalho regido e avaliado, sob a observância e rastreamento de instrumentos tecnológicos que fazem de experiências isoladas, criador de “*horizonte de possibilidades*” - de

organização de modos de vida, acesso a meios de sobrevivência e reprodução, lançados como expectativa de futura melhoria de vida.

Segundo a Uber (2018) são 600 mil trabalhadores (motoristas da Uber) no Brasil. É de salientar que quem quantifica o valor de cada corrida é a plataforma Uber e não o motorista do carro que se incumbe dos custos de manutenção sobre o veículo, juntamente com o pagamento de impostos e demais custos da atividade de motorista por aplicativo, o que torna questionável o trabalho que aparenta ser autônomo, mas que não traz autonomia definitiva ao suposto empreendedor definir o valor que desejaria cobrar por seus serviços.

No que tange a formação dos motoristas pelo uso do aplicativo da Uber, o único parâmetro de exigência é ser alfabetizado, dada a exigência de possuir CNH (Carteira Nacional de Habilitação) e noções básicas de informática com aplicativos, tal como o GPS (*Global Positioning System*).

Teoricamente o uso do aplicativo, para se tornar um motorista Uber, seria democrático, ou seja, alcançaria as pessoas que desejassem trabalhar nesses moldes por absorver todo tipo de trabalhador. Contudo, quando a exigência passa a ser o ano/modelo do carro e seguro do automóvel, fica clara a segregação por pessoas que têm capacidade econômico-financeira em financiar ou deter um carro aos padrões de exigência.

Pela sondagem feita a um motorista pelo aplicativo Uber, em seu relato diz que a exigência é a seguinte: CNH com EAR – Exerce Atividade Remunerada²; deter boa *internet* que operacionalize bem a plataforma; automóvel com no máximo 10 anos desde a sua fabricação; seguro no carro, não sendo recomendável o seguro de cooperativa.

Aliás, no *site* da empresa Uber (UBER, 2018) são descritos os requisitos essenciais para se cadastrar e se tornar um motorista em sua plataforma, os quais reproduzo na Figura 01, na página seguinte:

² EAR é uma sigla estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN em sua Resolução nº 598 de 24 de maio de 2016, que “Regulamenta a produção e a expedição da Carteira Nacional de Habilitação, com novo leiaute e requisitos de segurança”, no Anexo II – Tabela de Abreviaturas a serem impressas na Carteira Nacional de Habilitação.

Figura 1: Requisitos necessários para se cadastrar na Uber.

O que é preciso para se cadastrar		
Para dirigir Para fazer entregas		
☆	📄	☑
Requisitos	Documentos necessários	Passo a passo
<ul style="list-style-type: none"> • CNH com a observação Exerce Atividade Remunerada (EAR); • Veículo de acordo com os requisitos de sua cidade; • Aprovação na checagem de antecedentes criminais a partir do envio do seu documento. 	<ul style="list-style-type: none"> • Carteira Nacional de Habilitação (CNH) válida com a observação "EAR" (A Permissão Para Dirigir - PPD não é válida); • Certificado de registro e licenciamento de veículo (CRLV); • Documentos específicos de acordo com a legislação de cada cidade (caso exigido). 	<ul style="list-style-type: none"> • Cadastre-se rapidinho pelo app ou pelo site; • Envie os documentos pedidos e aguarde a ativação na plataforma. O processo pode levar até 7 dias úteis.

Fonte: *Print* de tela do *site* da empresa Uber (UBER, 2021).

Porém, ressalta-se que a empresa Uber não requer dos motoristas o enquadramento como MEI (Microempreendedor Individual) ou qualquer outro enquadramento empresarial, sendo assim, pessoas físicas com CPF (Cadastro de Pessoa Física) podem desempenhar a atividade.

Recentemente, em alguns tribunais de justiça, por exemplo, na Inglaterra, a Uber recorreu à Suprema Corte a fim de que seja revista a decisão em que concedeu alguns direitos de ordem trabalhista para alguns motoristas que utilizam o aplicativo (PINHEIRO, 2016). O que é discutido no Capítulo “Efeitos da Uberização”, que trata dos aspectos jurídicos do motorista por aplicativo na esfera do Direito do Trabalho.

Contudo, seguindo a lógica da reestruturação produtiva do capital, pode ser que se torne exigível que os motoristas por aplicativo passem a ser no mínimo MEI, já que é uma forma legal de considerar empreendedor o trabalho dos motoristas por deter CNPJ (Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas) e, nessa perspectiva, inibir qualquer direito trabalhista que possa recair na relação de trabalho.

Ademais, no Brasil, com o governo do Presidente Jair Messias Bolsonaro, há esse tipo de apoio como se verifica na “MP da Liberdade Econômica” estatuída pela Lei nº13.874, de 20 de setembro de 2019, que “Institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica; estabelece garantias de livre mercado (...)”. Com o surgimento de novos empresários formalizados como MEI, isso implica uma nova fonte de recolhimento de tributos, impostos, taxas e contribuições, eximindo o Estado e as empresas mercantis a responsabilidade pela

manutenção dos Direitos e pela melhoria na qualidade de vida dos trabalhadores, uma vez que responsabiliza o indivíduo pelo seu sucesso.

A esta categoria entendida como empreendedores, Dornelas (2007) classifica como empreendedor por necessidade, isto é, “aquele que cria seu próprio trabalho ou negócio por não ter acesso ao mercado de trabalho, na justificativa de desempenhar um trabalho na conjuntura de alto índice de desemprego”, o que é o caso do motorista por aplicativo.

Os ditos empreendedores por necessidade fazem parte da classe trabalhadora que anseia por melhorias nesses discrepantes reveses da empresa neoliberal e do capitalismo. Pode-se verificar que no dia 08/05/2019 os motoristas do aplicativo Uber fizeram manifestação internacional, a fim de reivindicar mudanças nas taxas cobradas pela empresa e no repasse do dinheiro. Além disso, estão se organizando para fundar uma associação representativa da categoria no país. Observa-se, portanto, busca de ações coletivas de natureza político-organizativa (RIOS, 2019). Insta esclarecer que, esta pesquisa não acompanha o desenvolvimento desse movimento, porém, intui-se que tais trabalhadores se orientam pela busca da criação de uma categoria (um sujeito coletivo) de trabalhadores, aos moldes dos empregados pela CLT³.

A seu turno, esta pesquisa pretendeu entender a Uberização e os infoproletários ante as dinâmicas de exploração e efeitos sociais nos trabalhadores - motoristas da Uber e suas formações. Portanto, o tema se trata do trabalho e a formação do motorista por aplicativo, especificamente a empresa Uber, no Brasil. Dessa forma, a questão central da pesquisa, diz respeito a responder à seguinte questão: o trabalho do motorista que utiliza o aplicativo Uber, se trata de atividade empreendedora ou trabalho precário?

Ante o contexto que norteia a pesquisa, é importante arguir e entender os novos postos de trabalho que vêm surgindo no cenário da Economia Compartilhada oriunda da 4ª Revolução Industrial. É imprescindível analisar as formações e as atividades laborativas que vêm absorvendo os trabalhadores presentes e entender o futuro deles.

Os desafios atuais e futuros dos trabalhadores que utilizam os meios virtuais como forma e alcance por uma ocupação no mercado de trabalho serão os possíveis focos dos trabalhos que virão da linha de pesquisa Trabalho, Sociedade e Educação, no que tange à formação desses trabalhadores inseridos nesta revolução que se norteia na fusão do meio físico, virtual e biológico.

³ BRASIL. Decreto-Lei nº 5.452, de 01 de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. CLT. Brasília, 01 maio 1943. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 14 jun. 2019.

Para tanto, é compreensível verificar que as formações educacionais da classe trabalhadora que se solidifica, têm como requisito indispensável as noções básicas de informática e o mínimo de alfabetização para operacionalizar um aplicativo vinculado a um automóvel. Considerando também que a forma de trabalho gera aprendizagem e produção de conhecimento, eis que as pessoas estão produzindo a própria vida e criando novas formas de exercerem o trabalho.

Assim, o objetivo da pesquisa constituiu em analisar e refletir criticamente o trabalho empreendedor ou precário do motorista do aplicativo Uber e sua formação. Inobstante a isso, os objetivos específicos se instauram em relatar sobre Uberização no conceito de Economia Compartilhada e o reflexo do trabalho precário; na identificação do trabalhador motorista que utiliza a plataforma Uber e suas funções enquanto infoproletários; no entendimento da classe trabalhadora tida como empreendedores; na verificação quanto à formação dos motoristas por aplicativo, especificamente os da Uber.

Por formação entende-se a autoinstrução, termo que diz respeito à busca por formar-se a si próprio pela demanda individual do aprendiz. Bertucci, Faria Filho e Oliveira (2010) conceituam, em “*Formação como ‘fazer-se’, um legado Thompsoniano*”, “a formação entendida como um processo de autorreflexão, de autoconhecimento, de contínuo fazer-se, inclusive escolar, teria um lugar fundamental para que a sociedade pudesse se organizar em outras bases” (BERTUCCI; FARIA FILHO; OLIVEIRA, 2010, p. 93).

No Brasil, a formação aparece como algo atribuído aos indivíduos, algo advindo de fora do ser social. Tal como a concepção de escolarização (estatal) entre os trabalhadores. Conforme a definição de Bertucci, Faria Filho e Oliveira (2010), podemos ver uma noção ampliada do processo de educação:

Não cremos que a escola seja o único meio para esse desiderato, e temos visto como outras agências de formação - sobretudo os meios de comunicação de massa - cumprem um papel crucial que pode tanto padronizar condutas quanto permitir a difusão de conhecimentos vários (BERTUCCI; FARIA FILHO; OLIVEIRA, 2010, p. 93)

Essa ideia de autoinstruir conduziu a análise dos vídeos dos canais do *Youtube*, em relação aos quais há narrativas de experiências sociais que perpassam a noção de meritocracia e de trabalho a partir das interpretações de sujeitos sociais que exprimem horizontes de possibilidades. De acordo com Portelli (1996):

Portanto, a palavra-chave aqui é possibilidade. No plano textual, a representatividade das fontes orais e das memórias se mede pela capacidade de abrir e delinear o campo das possibilidades expressivas. No plano dos conteúdos, mede-se não tanto pela reconstrução da experiência concreta, mas pelo delinear da esfera subjetiva da experiência imaginável: não tanto o que acontece materialmente com as pessoas, mas o que as pessoas sabem ou imaginam que possa suceder. E é o complexo horizonte das possibilidades o que constrói o âmbito de uma subjetividade socialmente compartilhada. (PORTELLI, 1996, p. 7-8)

Assim, a formação, enquanto trabalhador uberizado, pode ser compreendida como a normatização e internalização de valores sobre o autoemprego, a conquista individual de um modo de sobrevivência e outros.

1.1 Metodologia

Segundo Franco (2003), a pesquisa em educação traz em seu bojo uma mutabilidade no objeto, por ser a prática educativa de cunho histórico-social, sendo irrepetível e multidimensional, devendo se afastar dos conceitos de previsibilidade, linearidade e procedimentos experimentais das ciências. Contudo, não descarta o rigor científico e pressupostos do conhecimento científico na educação que, para isso, utiliza a cientificidade do objeto e do método, não podendo, portanto, banalizar a pesquisa.

A autora aponta três principais problemas dos pesquisadores, são eles: diferentes entendimentos epistemológicos quanto ao esclarecimento e intencionalidade da pesquisa; percorrer de diferentes caminhos metodológicos; e relevância do problema pesquisado diante a sua dimensão particular e universal. Há ainda a “concepção de metodologia reflexiva” em que concebe como o processo científico que compreende a reflexão do sujeito empírico ao caso concreto até a organização de novos conhecimentos. Assim, dar-se-á o entendimento de metodologia reflexivo-investigativa durante toda pesquisa em educação, citando Gatti que atribui o exercício contínuo da dúvida metódica. (FRANCO, 2003)

Assim, pelo que aduz Franco, 2003, ao ocupar-se do método dialético, é imprescindível haver o “questionamento metódico”, no diálogo do pesquisador com a realidade e o movimento em torno do pesquisado como mola propulsora de produção de conhecimento científico.

Dado esse entendimento, a metodologia a ser aplicada nesta pesquisa será o materialismo histórico-dialético, a fim de compreender a questão norteadora, sob o contexto em que está inserido o motorista pelo aplicativo Uber, levando em consideração a concretude, a historicidade, a contradição e a criticidade ante a essa relação de trabalho. Considera-se a tese

de que o trabalho do motorista por aplicativo oferece um meio de ser “o dono” do próprio negócio, valendo do próprio esforço para adquirir mais ou menos dinheiro, de acordo com o seu desempenho meritocrático, ou seja, seus méritos e esforços indicam seus resultados e produtividade, empregando as horas do dia do trabalhador na espera de passageiros para ganhos ordinariamente compensatórios. A narrativa do motorista Marlon, em seu canal do *YouTube*, diz que auferir ganhos remuneratórios por dia/semana, ao qual atribui vantagem no desempenho desse trabalho.

A antítese reside no fenômeno de que, embora a promessa da Economia Compartilhada seja a cooperação de serviços e produtos por meio de plataformas digitais, desenvolvida no seio das *startups*, no Vale do Silício, o escalonamento do modelo de negócio é gerado às custas de trabalhadores que executam um trabalho alienado de locomoção de pessoas com a precariedade de trabalho por horas em qualquer momento do dia (seja dia, seja noite) em localidades até insalubres, sem qualquer assistência previdenciária ou trabalhista.

A síntese a ser verificada se pauta na análise do contraditório que permeia o contexto, na busca do entendimento da uberização como categoria, que aproxima a tecnologia dos consumidores na serventia de uma vida facilitada, no sustento de empresas com *valuation* elevado perante a investidores e acionistas às expensas de trabalhadores desassistidos.

Ademais, são fundamentais os conceitos do referencial teórico, o que abarca a pesquisa bibliográfica, com publicações em livros, *sites*, *blogs*, leis, acórdãos e decisões jurídicas, jornais e revistas que tratam do tema da uberização.

Nesse sentido, passamos a verificar de forma dedutiva ao que soa a estrutura do sistema capitalista, no ambiente disruptivo, o VUCA⁴, as *startups* e os trabalhadores com as variadas e precárias maneiras de trabalho para a manutenção e sobrevivência.

Para o entendimento do objeto, no caso os entregadores por aplicativos, compreender os seus anseios, perspectivas e circunstâncias, enquanto trabalhadores, é preciso analisar os processos macro e micro (a partir de fontes, tais como: micro relatos dos próprios motoristas, alguns disponíveis no canal do *YouTube*, textos de imprensa e legislação), relatando a visão por meio do próprio motorista por aplicativo para compor o conjunto de evidências, lógica e dialética se fez importante para referendar a pesquisa.

Nesse intento, serão levantados dois canais de *YouTube* de dois motoristas brasileiros da Uber que gravam vídeos que são públicos, relatando suas rotinas e descrevendo o trabalho sob suas óticas, são eles: “Uber do Marlon” e “Thomas de Castro”. As informações fornecidas

⁴ VUCA: conceito trazido no Capítulo “A Conjuntura da Uberização e do Empreendedorismo”, no item 2.4 As *startups* e a Uber.

pelos vídeos dos canais irão compor a compreensão pertinente aos requisitos exigidos pela Uber para se tornar um motorista, por exemplo: a necessidade de ter a CNH com a EAR, os carros permitidos aos motoristas da Uber, a melhor internet, etc., que servirá para o entendimento quanto à atividade de motorista pela Uber.

Documentalmente, serão verificados os dados e informações da empresa Uber, através do site oficial, relatórios e documentos públicos, além de leis, como a lei do Microempreendedor Individual, a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019) e o acórdão do TST (Tribunal Superior do Trabalho) que pugnou pelo não reconhecimento do vínculo de emprego do motorista por aplicativo.

Essencialmente, as pesquisas descritiva e qualitativa foram imperiosas para a demonstração dos resultados trazidos ao final. “Os dados recolhidos são designados por qualitativos, o que significa ricos em pormenores descritivos relativamente a pessoas, locais e conversas, e de complexo tratamento estatístico” (BOGDAN; BIKLEN, 1994, p. 16).

A investigação qualitativa é descritiva. Os dados recolhidos são em forma de palavras ou imagens e não de números. Os resultados escritos da investigação contêm citações feitas com base nos dados para ilustrar e substanciar a apresentação. Os dados incluem transcrições de entrevistas, notas de campo, fotografias, vídeos, documentos pessoais, memorandos e outros registros oficiais. Na sua busca de conhecimento, os investigadores qualitativos não reduzem as muitas páginas contendo narrativas e outros dados a símbolos numéricos. Tentam analisar os dados em toda a sua riqueza, respeitando, tanto quanto o possível, a forma em que estes foram registados ou transcritos. (BOGDAN; BIKLEN, 1994, p. 48)

Sendo assim, investigar as categorias e os fenômenos pertencentes ao objeto da pesquisa deve considerar as suas complexidades e descrevê-las.

1.2 Estrutura da Pesquisa

No Capítulo “A Conjuntura da Uberização e do Empreendedorismo”, tratamos sobre a indústria 4.0, oriunda da “Quarta Revolução Industrial”, conforme livro produzido pelos debatedores do Fórum Mundial Econômico, no ano de 2016, na Suíça ao tema da reunião de “Para dominar a Quarta Revolução Industrial” e seus apontamentos para a fusão da tecnologia dos mundos físicos, digital e biológico.

Como tópico desse mesmo Capítulo, há o diálogo com a interface da formação dos trabalhadores e o trabalho integrado à uberização, enquanto processo educacional, arguindo em outro tópico a respeito da precarização do trabalho uberizado e seus reflexos.

Além disso, torna-se essencial compreender a conjuntura da inovação e da tecnologia para os negócios promissores das ideias escaláveis e com potencial lucrativo, denominadas *startups*, modelo de negócio sob o qual a empresa Uber, no Vale do Silício (São Francisco – EUA) se solidificou, disseminando a promessa de parcerias com trabalho autônomo. A partir desse contexto, nasce a categoria uberização no conceito de Economia Compartilhada e o discurso ostensivo em trabalho empreendedor por meio da meritocracia.

No Capítulo “O Trabalho Uberizado”, são discutidos os conceitos de expropriação do trabalho uberizado, a forma de salário por peça contemporânea (ganhos por corrida ou por quilômetros), o tempo de trabalho (motoristas e entregadores), o mais valor (ou mais-valia) que as empresas extraem e a consciência da classe trabalhadora seduzida pelo discurso do empreendedorismo. Há a análise do desemprego e a subutilização da força de trabalho, segundo o IBGE, a avaliação quanto à jornada de trabalho e o adoecimento do trabalhador; e as fontes que comprovam o trabalho precário, a alienação e o estranhamento.

Na sequência, no Capítulo “Efeitos da Uberização”, será observada a decisão do TST no Brasil que não reconhece os direitos trabalhistas do motorista por aplicativo da Uber, impactando os trabalhadores por aplicativos (motoristas e entregadores) sem qualquer prerrogativa e assistência jurídica.

Ademais, serão indicadas as paralisações dos trabalhadores por aplicativos, os quais se organizaram para protestar ante os limites de dominação e pressão que tenta ganhar legitimidade através de um projeto de lei que visa ser o Marco Regulatório para trabalhadores que utilizam aplicativos de entrega e motoristas, com alguns desdobramentos em tempo de pandemia até o momento do Marco Regulatório sobre a atividade dos trabalhadores por aplicativo.

Por todo exposto da pesquisa, na conclusão, foi imprescindível analisar as formações e as atividades laborativas que vem absorvendo os trabalhadores presentes uberizados e compreender o futuro deles.

2 A CONJUNTURA DA UBERIZAÇÃO E DO EMPREENDEDORISMO

O trabalho, enquanto categoria, merece ser pesquisado por meio de conceitos trazidos por Karl Marx. Baseado em suas obras é possível questionar a respeito de trabalho, capitalismo, empreendedorismo, exploração e uberização nas determinações do presente histórico.

Indubitavelmente, o capitalismo, como forma de estrutura da economia, da sociedade e da organização do trabalho e porque não dizer também da política e do Estado, incide diretamente nas regulamentações laborais, educacionais e sociais.

Quando um habilitado com licença para dirigir um veículo possuindo (ou não) um carro não vê outra alternativa de trabalho, senão a de se inscrever na plataforma digital como “motorista parceiro” na tentativa de ganhos remuneratórios para sobreviver, o próprio sistema o empurra para esse tipo de serviço, sem se dar conta que trabalhará arduamente, com jornada exaustiva em troca de seu “ganha-pão”, em condições precárias. A verdade é que o sistema torna essa forma de trabalho expropriado e alienado. Vejamos o porquê:

É certo que o objetivo dos detentores dos meios de produção capitalista é auferir o lucro, o capitalista que possui (o dinheiro - D) consegue adquirir os recursos, tais como: matéria-prima, equipamentos e mão-de-obra/força de trabalho (que são as mercadorias - M) que processam e produzem (P - produção) essas mercadorias por meio de máquinas, insumos e instalações, adquirindo mais mercadorias (M'), a qual a vende por um preço superior (soma de dinheiro - D') que inicialmente investiu. Assim explica Netto (2006):

Eis como, de forma esquemática, se passam as coisas: o capitalista, dispondo de uma soma de dinheiro (D), compra mercadorias (M) – máquinas, instalações, matérias (brutas e primas) e força de trabalho – e, fazendo atuar, com a ajuda das máquinas e dos instrumentos, a força de trabalho sobre as matérias no processo de produção (P), obtém mercadorias (M') que vende por uma soma de dinheiro superior a que investiu (D'). E para apropriar-se dessa quantia adicional de dinheiro, o lucro, que o capitalista se movimenta: o lucro constitui seu objetivo, a motivação e a razão de ser do seu protagonismo social. (NETTO, 2006, p. 66)

E com D (capital sob a forma de dinheiro) que se inicia a produção capitalista. Seu possuidor, o capitalista (que pode ser um sujeito individual/uma pessoa ou coletivo/uma sociedade constituída por várias pessoas), compra M, isto é, um conjunto de mercadorias, para dar curso a um processo de produção (P) que se conclui quando está pronta a mercadoria que o capitalista pretende vender (M'); quando essa mercadoria é vendida (dizem os economistas: quando ela se realiza), o capitalista obtém D' (recupera o dinheiro que investiu, acrescido da mais-valia). (NETTO, 2006, p. 67)

Contextualizando com a plataforma Uber, os investidores injetam capital (dinheiro - D) na empresa Uber, tendo a opção de comprar ações na bolsa de valores global. Com esse dinheiro, os gestores da Uber adquirem recursos (mercadorias - M) como provedores de tecnologia especializada, mapas, GPS (*Global Positioning System*), P&D (Pesquisa e Desenvolvimento), seguros, vendas e marketing, programadores e motoristas “parceiros”, fazendo com que produza uma plataforma com algoritmo de taxaço e algoritmo de rotas, contando com mais mão-de-obra dos motoristas por aplicativo para desempenhar todo processo (produção – P). Realiza-se o efeito de rede e de engajamento para adquirir mais produtos (mercadorias M’), como por exemplo: Uber X, Uber *black*, Uber pool, Ubercoptero, Uber *Eats* e etc. Uma vez realizando as vendas dos ditos produtos, faz com que ganhem dinheiro (D’) em valor superior ao que inicialmente investiram, através da porcentagem dos preços das corridas, as taxas sobre os serviços e a valorização das ações na bolsa de valores.

O negócio passa a ser rentável graças ao valor da força de trabalho e à produção de mais valor (ANTUNES, 2020), considerando que o detentor do recurso financeiro que controla os meios de produção capta o fruto do trabalho do obreiro se apropriando do valor que o seu labor gera ao negócio. Esse é o raciocínio da realização capitalista, eis que somente remunera o correspondente ao valor de troca da sua força de trabalho, ignorando o valor que cria ante o aproveitamento do seu labor.

Ademais, o valor pago pela realização de tarefas ou a condição de salário (no caso, o valor da taxa ou comissão repassada aos motoristas por aplicativo) é estipulado conforme normas do mercado empregador, bem como variantes que incidem sobre número de pessoas fora da força de trabalho e pessoas na força de trabalho, significando o cômputo de desempregados, a oferta de empregos e a subutilização de trabalho. Sendo dependente dessas influências, esses fatores podem fazer o salário, bem como a taxa e a comissão serem pressionados para cima ou para baixo. Bem elucidada Netto (2006):

Com efeito, comprando a força de trabalho do proletário pelo seu valor, o capitalista tem o direito de dispor do seu valor de uso, isto e, de dispor de sua capacidade de trabalho, capacidade de movimentar os meios de produção. Mas a força de trabalho possui uma qualidade única, um traço que a distingue de todas as outras mercadorias: ela cria valor – ao ser utilizada, ela produz mais valor que o necessário para reproduzi-la, ela gera um valor superior ao que custa. E é justamente aí que se encontra o segredo da produção capitalista: o capitalista paga ao trabalhador o equivalente ao valor de troca da sua força de trabalho e não o valor criado por ela na sua utilização (uso) – e este último é maior que o primeiro. O capitalista compra a força de trabalho pelo seu valor de troca e se apropria de todo o seu valor de uso. (NETTO, 2006, p. 69)

Dissemos que o salário é o preço (ou, se se quiser, a expressão monetária do valor) da força de trabalho e que esta, como qualquer outra mercadoria comprada pelo capitalista, é regida pela lei do valor. [...] De qualquer forma, o preço da força de trabalho (como o das outras mercadorias) também flutua, podendo estar acima ou abaixo do seu valor; muitos fatores influem nessa flutuação, entre os quais o desemprego: aproveitando-se deste, o capitalista força os salários para baixo; por outra parte, quando há pouca oferta de força de trabalho, os trabalhadores pressionam-nos para cima. (NETTO, 2006, p. 71)

O capitalismo, como o condutor e norteador das empresas que privilegiam o lucro às custas do trabalho expropriado, busca pessoas que estejam sem qualquer meio de subsistência, na ideia de que ofertam ocupações de trabalhos com ganhos remuneratórios possivelmente vantajosos, o que, dialeticamente, é controverso como aqui diagnosticado.

No Brasil, a força de trabalho é vista sob uma ótica classificatória que, segundo o IBGE⁵ (2021), a população brasileira se divide em: “População abaixo da idade de trabalhar” e “População em idade de trabalhar”. Neste último, há subgrupos que se dividem em “Pessoas na força de trabalho” e “Pessoas fora da força de trabalho”. Nesse sentido, tem o entendimento de que há uma massa de “Ocupados”, tais como: trabalhadores com seus empregos (no setor público e no setor privado), trabalhadores autônomos, empregadores (pessoas físicas ou representantes das pessoas jurídicas que por meio de suas atividades empregam outras pessoas), trabalhadores domésticos (com registro na CTPS ou na condição de diarista) e trabalhadores familiares (sem remuneração, mas que auxiliam o núcleo familiar). Em contrapartida, há os “Desocupados” que são os desempregados, mas que estão à procura de emprego⁶.

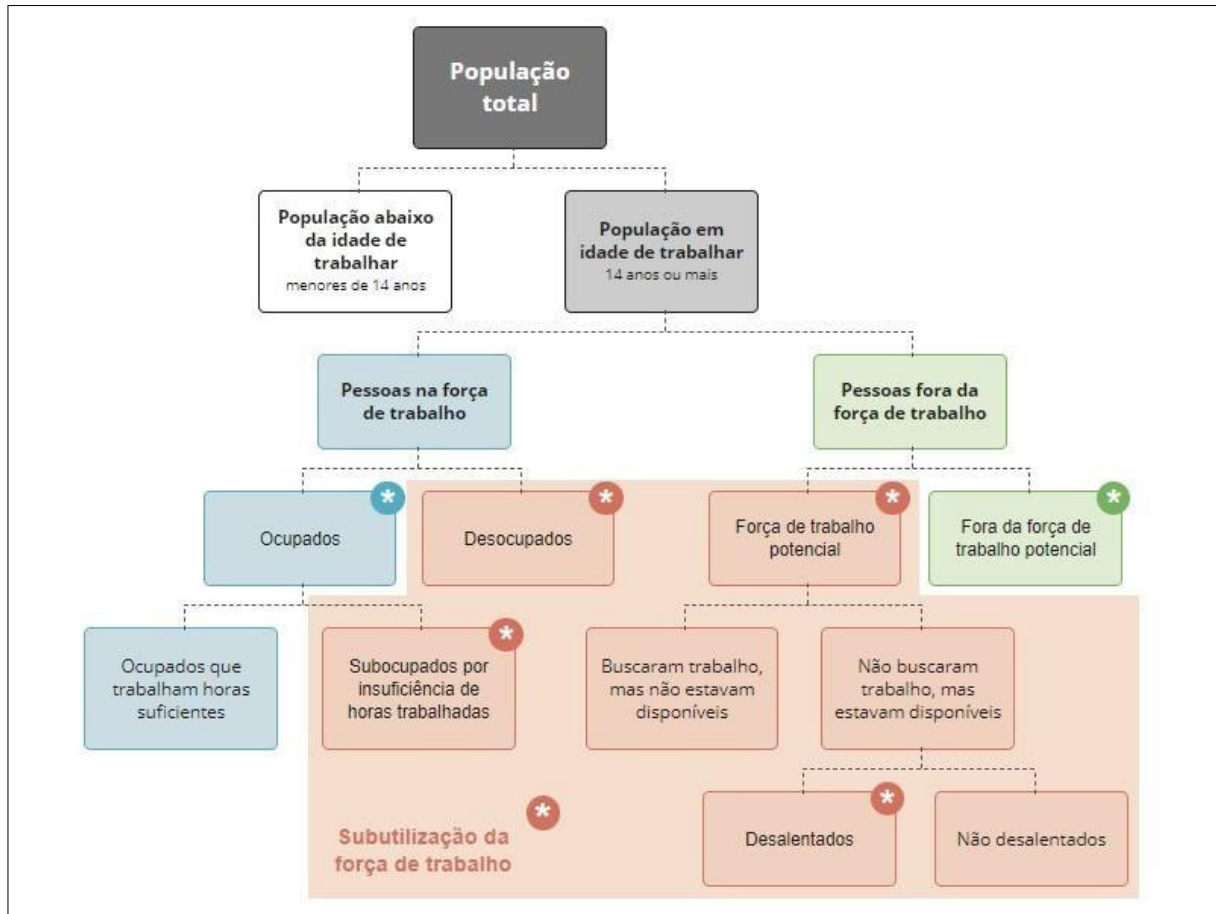
Existe ainda a preocupação de classificar as pessoas com horas de trabalho, levando em consideração 40 (quarenta) horas de trabalho semanal, o que associa com o artigo 58 da CLT que determina que a jornada de trabalho não excederá 08 (oito) horas diárias, multiplicando por 05 (cinco) dias produtivos (dias úteis) da semana, totaliza a jornada de trabalho de 40 horas preconizada pela legislação. Esses grupos denominam-se, opostamente, em “Ocupados que trabalham horas suficientes” e “Subocupados por insuficiência de horas trabalhadas”, estes últimos têm jornada de trabalho inferior às 40 horas semanais, mas gostariam de trabalhar mais horas estando disponíveis para o trabalho; já aqueles, possivelmente atendem as 40 horas semanais (IBGE, 2021).

⁵ Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso em: 03 maio 2021.

⁶ Contudo, essa situação é variável, porque atualmente o cálculo do número de desempregados está sofrendo profundas modificações que obliteram a real situação dos trabalhadores no país. Dentre outras notícias, citamos: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2019/09/26/cmara-aprova-mudana-em-clculo-do-desemprego.ghtml>. Acesso em: 16 jul. 2021.

Consoante, às informações do IBGE (2021), existe a distribuição de pessoas com “Força de trabalho potencial”, que são os indivíduos que poderiam estar trabalhando, mas não estão. Nesse grupo existem as seguintes frações: brasileiros que “Buscaram trabalho, mas não estavam disponíveis” e os que “Não buscaram trabalho, mas estavam disponíveis”, subdividindo estes em “Desalentados” (isto é, pessoas que gostariam de trabalhar e estão disponíveis, mas acreditam que não encontrariam trabalho pelos motivos: falta de trabalho na localidade, não ter trabalho adequado, não conseguir trabalhar por ser idoso ou jovem, não ter experiência ou qualificação para o trabalho) e os “Não desalentados”. Na divisão de busca por trabalho e disponibilidade do trabalhador há ainda os brasileiros “Fora da força de trabalho potencial” que se determinam por adolescentes em idade escolar, aposentados e pessoas que não têm interesse ou condições de trabalhar.

Todo esse arcabouço quantificado pelo órgão IBGE (2021) constitui recomendação da OIT (Organização Internacional do Trabalho), que dimensiona os possíveis trabalhadores “Desocupados”, bem como os que estão na “Força de trabalho potencial” e os “Subocupados por insuficiência de horas”, originando, assim, a classificação da “Subutilização da força de trabalho”. Segue a estrutura sobre desemprego apresentada no *site* do IBGE (Figura 2, na próxima página):

Figura 2: Estrutura sobre desemprego apresentada no *site* do IBGE

Fonte: Recorte da página Desemprego (IBGE, 2021).

Nesse contexto, milhões de brasileiros e brasileiras⁷ tentam vender sua única mercadoria, ou seja, sua força de trabalho para adentrarem ao grupo dos “Ocupados”. Mas àqueles que não conseguem tal feito e sequer sobreviver, subutilizam sua mão de obra às custas de serem explorados por meio de diversas expropriações e explorações.

Assim, torna-se plenamente possível alimentar o sistema do capital ao proveito de quem trabalha “vendendo” sua força de trabalho, o que na verdade são os trabalhadores expropriados por ser o seu único meio de sobrevivência, ou seja, sua força de trabalho. No caso específico

⁷ No Brasil existe motoristas por aplicativos do gênero feminino em menor quantidade que o masculino. Segundo Santos (2020) a empresa Uber, no ano de 2018, faturou US\$ 959 milhões no país e “Os dados também apontam que as mulheres ainda são minoria nesse mercado de trabalho, representando apenas 6% dos 600 mil motoristas cadastrados no país”. Dentre outros motivos, isso se dá pela atividade motorista desde o surgimento dos carros, ter sido tipicamente masculina, vigorando uma cultura machista que se solidificou em julgar ser profissão estritamente masculina. Contudo com o tempo, através de lutas e resistências que firmam a transversalidade do gênero algumas prerrogativas vêm ocorrendo em reconhecimento para as mulheres. Em resposta aos movimentos sociais, “A empresa Uber, em parceria com a Rede Mulher Empreendedora, criou a plataforma “Elas na direção” [...] contará com a ferramenta “U-Elas” que permitirá às motoristas mulheres parceiras ter a opção de receber somente chamadas de passageiras mulheres”. (SANTOS, 2020)

que estamos analisando, trata-se de motoristas por aplicativo que sustentam, por meio de um trabalho contínuo, precário e alienado, uma gigantesca empresa capitalista – a Uber.

É inverídica a afirmação de que o motorista por aplicativo auferia ganhos na condição de autônomo por ser dono dos próprios meios de atividade (principalmente, tempo e disponibilidade), porque como se revela o motorista ganha uma porcentagem para fazer cada corrida com os passageiros. Essa porcentagem já é definida pelo aplicativo Uber, não tendo condições de alterar, havendo, portanto, controle sobre a sua remuneração, o seu tempo e a sua disposição. A jornada de trabalho do motorista por aplicativo o faz ficar à disposição por tempo integral para além das 08 (oito) horas diárias, chegando a ficar conectado ao trabalho por um longo tempo até que um passageiro conecte ao aplicativo no celular e requisite uma corrida.

Isso quer dizer que motoristas tenham que ficar inteiramente à disposição para realizar os trabalhos, correndo o risco de muitas vezes não ser chamado pelos passageiros, contudo ficando alerta para o caso de surgir a demanda. Todo esse tempo que *a priori* aparenta ser ocioso ou desperdiçado, na verdade é consumido pelo aplicativo quando os aparelhos celulares são conectados à plataforma. Ficam amarrados a essa jornada de trabalho, não recebendo sequer a remuneração por essa espera dos motoristas e dos passageiros, sendo horas trabalhadas e não remuneradas, prevalecendo a exploração de mais-valia a favor dos donos da plataforma.

Convém salientar que a exploração de mais-valia nesta modalidade de trabalho (que em tese é prestação de serviço e não produção de “mercadoria”) é definida por Ricardo Antunes como a *classe-que-vive-do-trabalho*, que atualmente inclui a totalidade de trabalhadores que vendem sua força de trabalho, não restringindo apenas aos trabalhos manuais da produção de mercadoria, no modo de produção capitalista, em que (de forma clássica) a mais-valia é produzida. Conforme Antunes (2009)

A classe-que-vive-do-trabalho, a classe trabalhadora, hoje inclui a totalidade daqueles que vendem sua força de trabalho, tendo como núcleo central os trabalhadores produtivos (no sentido dado por Marx, especialmente no Capítulo VI, Inédito). Ela não se restringe, portanto, ao trabalho manual direto, mas incorpora a totalidade do trabalho social, a totalidade do trabalho coletivo assalariado. Sendo o trabalhador produtivo aquele que produz diretamente mais-valia e participa diretamente do processo de valorização do capital, ele detém, por isso, um papel de centralidade no interior da classe trabalhadora, encontrando no proletariado industrial o seu núcleo principal. Portanto, o trabalho produtivo, onde se encontra o proletariado, no entendimento que fazemos de Marx, não se restringe ao trabalho manual direto (ainda que nele encontre seu núcleo central), incorporando também formas de trabalho que são produtivas, que produzem mais-valia, mas que não são diretamente manuais (idem). (ANTUNES, 2009, p. 102)

Mesmo que prevaleça a concepção de que o salário retribui monetariamente o esforço do trabalhador em suas atividades laborativas, não condiz com a verdade no tocante da jornada de trabalho que é devidamente executada e não remunerada no período de espera de passageiros⁸. Como já explicado, ocorre com o motorista que aguarda o passageiro avocar a corrida pelo aplicativo. Netto (2006) contribui dizendo que:

É a falsa noção de que o salário remunera todo o seu trabalho é reforçada (para além da ideologia patrocinada pelo capitalista, segundo a qual “o salário é o pagamento do trabalho”) pelo fato de a jornada de trabalho ser contínua e de ele trabalhar com meios de produção que não lhe pertencem e num espaço físico que também é de propriedade do capitalista. (NETTO, 2006, p. 74)

O lucro em demasia, como pretendem e conseguem os capitalistas só é possível quando ocorre a mais-valia. É verificável que a jornada de trabalho coexiste para atender o que o trabalhador produz relativo ao que o seu salário cobre, isto é, o tempo de trabalho necessário. Por outro lado, existe a jornada de trabalho a mais, que é aquela que cumpre com o tempo necessário somada com a jornada de trabalho que realiza o excedente de trabalho, chamada de mais-valia absoluta, tratada por Marx no Livro 1 de “O Capital”. Esta última é a qual o capitalista se apropria para produzir e reproduzir o seu lucro de maneira incessante. Conforme Netto (2006):

De fato, ao longo da jornada de trabalho, o tempo de trabalho se desdobra em duas partes. Numa delas, o trabalhador produz o valor correspondente àquele que cobre a sua reprodução – é a esse valor que equivale o salário que recebe; tal parte da jornada denomina-se tempo de trabalho necessário. Na outra parte, ele produz o valor excedente (mais-valia) que lhe é extraído pelo capitalista; tal parte denomina-se tempo de trabalho excedente. A relação entre trabalho necessário e tempo de trabalho excedente fornece a magnitude da taxa de mais-valia (m') que é, decorrentemente a taxa de exploração do trabalho pelo capital: $m' = m/v$ (NETTO, 2006, p. 73-74)

In casu, os motoristas por aplicativos na qualidade de trabalhador autônomo⁹, imaginando possuir liberdade e autonomia de fazer a própria renda, sendo donos do seu próprio

⁸ A Norma Regulamentadora (NR) nº 36 da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) que dispõe da “Segurança e saúde no trabalho em empresas de abate e processamento de carnes e derivados” (BRASIL, 2013), trata da jornada de trabalho e tempo de tolerância para aplicação da pausa, bem como o seu respectivo tempo de pausa. O que significa que os trabalhadores dos frigoríficos têm preservado como direito o momento de pausa em seus trabalhos, considerando o tempo gasto com a troca de uniformes e de deslocamento até o setor do trabalho. Analogicamente, poder-se-ia considerar o tempo de “deslocamento até o setor do trabalho” os momentos de espera por uma demanda no aplicativo até a corrida na busca por um passageiro, já que além do tempo que o motorista fica conectado aguardando uma chamada existe o tempo até o passageiro adentrar no carro. Ou seja, além do tempo trabalhado o mesmo não é pago e não é concedido o direito de pausa no trabalho.

⁹ Tal como será tratado no Capítulo “O Trabalho Uberizado”.

tempo e jornada de trabalho, acabam por cair na armadilha capitalista de acharem que tem domínio sobre si e sobre o seu trabalho, o que é um equívoco, porque na verdade acontece a mais-valia absoluta na execução dos seus trabalhos, sem se darem conta que estão sendo expropriados do seu trabalho, da sua vitalidade e dos seus ganhos.

2.1 A Uberização do trabalho

A uberização, enquanto categoria, é uma forma de trabalho que hoje se insere no campo da exploração, da expropriação e do trabalho precarizado. Verifica-se que essa forma de trabalho não está adstrita aos entregadores por aplicativo, no serviço de *delivery* e motoristas, mas sim nas várias esferas de trabalhos que vêm se executando por meio das tecnologias associadas à indústria 4.0. Hoje são trabalhadores em várias atividades, podendo citar: médicos, professores, engenheiros e demais trabalhadores que estão no maquinário digital, com a massa sobrando de trabalhadores, mas se acentua o discurso do empreendedorismo em relação à uberização.

O termo uberização leva esse nome por conta de a empresa Uber ser a de maior destaque global no seu modelo de negócio, com proporções escaláveis em vários países, com o discurso de que há parcerias com os motoristas para promover mobilidade urbana. Empregam, subempregam e desempregam pessoas com jornadas de trabalho exaustivas, sem quaisquer direitos trabalhistas, nas corridas dos entregadores por aplicativos, norteiam nessas mesmas premissas o estímulo desse trabalho com os concorrentes que almejam disputar e seduzir o consumidor com taxas de entregas mais baratas.

As empresas de tecnologia desenvolvedoras de plataformas, aplicativos e *mobile* existem para atender um certo ideal de economia de empresa neoliberal. Nesse sentido, norteia a formulação do fetiche da mercadoria do capital, como preceitua Karl Marx em “O Capital”, além da extração da mais-valia no discurso de parceria, colaboração, empreendedorismo.

Segundo Ricardo Antunes (2020), há a verdadeira tragédia em pleno século XXI com as plataformas digitais, como por exemplo: Uber, Uber *Eats*, Amazon, Google, Airbnb, Rappi, empresas globais que burlam os direitos sociais do trabalho que foram conquistados, retomam formas pretéritas do capitalismo com a escravidão.

As mudanças estruturais do capitalismo, o trabalho precário pela uberização, tentam apagar as relações de antagonismos do trabalho, chamando o trabalhador de colaborador, com trabalho flexibilizado por metas de produção, na lógica de ceder para a manutenção do trabalho.

A mercantilização da vida, substituindo a figura do patrão para o aplicativo patrão de si, funda-se nas estruturas sociais ligadas ao capital financeiro.

A tecnologia potencializa a racionalização do trabalho desde a chamada Administração Científica, descrita por Maximiano (2009) a respeito das teorias da área de Gestão sobre eficiência e produtividade desenvolvidas por Henry Ford e Frederick Winslow Taylor.

O capital é quem diz como serão as regras, as metas, os modos das relações sociais e potencializa a degradação do trabalho humano. A par disso, Karl Marx (NETTO; BRAZ, 2006) critica o sistema por meio dos apontamentos relativo ao trabalho precarizado, sob a visão econômica de sociedade relativa aos meios de produção e capital. Assim, a análise do campo capitalista da relação de trabalho do motorista por aplicativo apresenta a dialética do trabalho informacional.

Existe ambiguidade na conquista e benesses pelo empreendimento individual dos trabalhadores (motoristas por aplicativo), com um sistema expropriação através do controle do tempo (o aplicativo) e a pseudoliberalidade (devido à prisão em relação à produtividade do trabalho).

A contradição se instaura por ter de um lado um trabalho descartável e vil sustentado pelo trabalhador motorista em momento de alta no número de pessoas desempregadas e subempregadas e, por outro lado, a grandeza de riqueza e produção de bens e serviços do capitalismo representadas por companhias empresariais, como a Uber, que injetam dinheiro nas tecnologias. Dessa maneira, forças produtivas que o capitalismo desenvolveu, em especial, as novas tecnologias com os infoproletários, se ascenderam com o uso dos algoritmos computacionais, programações de *softwares*, robotização, banco de dados e IA (Inteligência Artificial).

O capitalismo na uberização não adquire a força de trabalho, mas o tempo das pessoas, não precisa ter as pessoas empregadas, e sim o tempo delas, desvincula as pessoas de carne e osso para sugar o tempo delas. A compreensão é pela força de trabalho ser vista como mercadoria e, nesse sentido, ser expropriada e não paga, prevalecendo a mais-valia absoluta. A negação do tempo livre é trazida no Livro I, de “O Capital”, por Karl Marx:

Desde já, é evidente que o trabalhador, durante toda sua vida, não é senão força de trabalho, razão pela qual todo o seu tempo disponível é, por natureza e por direito, tempo de trabalho, que pertence, portanto, à autovalorização do capital. Tempo para a formação humana, para o desenvolvimento intelectual, para o cumprimento de funções sociais, para relações sociais, para o livre jogo das forças vitais físicas e intelectuais, mesmo o tempo livre do domingo – e até mesmo no país do sabatismo – é pura futilidade! Mas em seu impulso cego

e desmedido, sua voracidade de lobisomem por mais-trabalho, o capital transgride não apenas os limites morais da jornada de trabalho, mas também seus limites puramente físicos. Ele usurpa o tempo para o crescimento, o desenvolvimento e a manutenção saudável do corpo. Rouba o tempo requerido para o consumo de ar puro e de luz solar. Avança sobre o horário das refeições e os incorpora, sempre que possível, ao processo de produção, fazendo com que os trabalhadores, como meros meios de produção, sejam abastecidos de alimentos do mesmo modo como a caldeira é abastecida de carvão, e a maquinaria, de graxa ou óleo. O sono saudável, necessário para a restauração, renovação e revigoramento da força vital, é reduzido pelo capital a não mais do que um mínimo de horas de torpor absolutamente imprescindíveis ao reavivamento de um organismo completamente exaurido. Não é a manutenção normal da força de trabalho que determina os limites da jornada de trabalho, mas, ao contrário, o maior dispêndio diário possível de força de trabalho, não importando quão insalubre, compulsório e doloroso ele possa ser, é que determina os limites do período de repouso do trabalhador. O capital não se importa com a duração de vida da força de trabalho. O que lhe interessa é única e exclusivamente o máximo de força de trabalho que pode ser posta em movimento numa jornada de trabalho. (Marx, 2013, p. 427-428)

Portanto, através da jornada de trabalho, a autovalorização do capital usurpa não somente o tempo do trabalhador, mas também sua força de trabalho, as relações sociais, as forças vitais físicas e intelectuais, estendendo aos horários de descanso e refeições, além dos seus momentos de sono e lazer, não importando se esse tempo é dedicado com labor periculoso, arriscado e sem dignidade. Pelos vídeos do *YouTube* observados, os motoristas da Uber se enquadram nessa forma de exploração do trabalho, com jornadas excessivas, abdicando de suas vidas em prol da expropriação do trabalho por meio do aplicativo Uber. Essa usurpação ocorre porque o trabalhador faz parte do meio de produção do sistema capitalista.

Ademais, o trabalho alienado do motorista por aplicativo, no tocante ao tempo de ficar no trânsito, na ânsia de ganhar mais e produzir mais, visando produtividade, com trabalho repetitivo e manual, convergem nos conceitos de trabalho por comissão, por peça produzida, ganhos pelos próprios méritos (meritocracia) e administração do tempo que são teorizados por Henry Ford e Frederick Winslow Taylor. Soma-se a isso a abordagem de Antonio Gramsci sobre americanismo e fordismo com reflexões pertinentes ao desenvolvimento do capitalismo na Europa e seus reflexos no trabalho precário (GRAMSCI, 1978).

Por outro lado, a nova realidade empresarial, entendida como empresa neoliberal, mostra o conceito de *startups* como promessa de inovação para a salvação do capital e da classe trabalhadora, intitulada como empreendedores. Sob esse cenário, a empresa Uber surgiu por meio de um modelo de negócio inovador e escalável com o uso de tecnologia para mobilidade urbana, sendo desse modo, entendida como *startup*.

Aliada a essa conjuntura de movimentos no âmbito do trabalho, é manifesta a influência no processo educacional das pessoas (enquanto indivíduos) e na sociedade (perspectiva coletiva). No próximo item, trazemos apontamentos da discussão a respeito da educação e da uberização do trabalho.

2.2 A Uberização e o processo educacional no contexto do trabalho precarizado

A sociedade é determinada pela organização do processo produtivo, logo a consciência social é determinada pelas relações sociais e advém da organização do processo produtivo. Com o ato educativo (formativo), a dimensão ontológica do trabalho propicia organização do ser social em diferentes etapas do tempo histórico, o que Karl Marx sustenta em “O Capital”, no capítulo “O processo de trabalho” (Marx, 2017, p. 255-261) e Frederick Engels, em “O papel do trabalho na transformação do macaco em homem” (Engels, 2004). O ato de trabalhar possui, então, uma determinação educativa na vida das pessoas.

O capitalismo, por ser o sistema vigente que proporciona os meios de acesso à subsistência e de reprodução via determinações de mercado, leva novas ações para gerar novas consciências sociais, porque agem no ser social, tendo a *práxis* como processo, propiciando a base e o conjunto das relações de produção, ao qual ergue a superestrutura, dividindo interesses e necessidades antagônicas, promovendo as formas de consciência social (jeito de produzir, de pensar, formam uma ideologia através de um processo social ampliado que proporciona diversos elementos para a produção da experiência social) (THOMPSON, 1981).

Ramos (2012) explica que, segundo Kuenzer (2020), o mundo do trabalho exige domínio técnico-intelectual com competências cognitivas complexas na reprodução de conhecimento tácito. E é esse conhecimento que se requer do motorista por aplicativo: saber dirigir; deter licença para dirigir (CNH) que para isso precisa realizar avaliações teóricas sobre legislação de trânsito e práticas perante um avaliador credenciado nos órgãos competentes; e domínio de *internet* e aplicativo *mobile*, os quais vêm a cada dia se consolidando nas atividades diárias e vida social das pessoas, passando a ser algo funcional e inerente ao conhecimento empírico e tácito com as experiências e operacionalizações repetidas, isso porque “o trabalho operacional hoje, está cada vez menos operacional e mais mediada pelas tecnologias” Kuenzer (2020).

De acordo com Ramos (2012)

Kuenzer bem analisa que as propostas de educação profissional que vêm sendo levadas a efeito evidenciam que, embora as mudanças ocorridas no mundo do trabalho passem a exigir ampliação da educação básica com qualidade, fundada no domínio técnico-intelectual enquanto relação entre conhecimentos e competências cognitivas complexas, o que se vem oferecendo aos que vivem do trabalho se resume à reprodução do conhecimento tácito. Essa constatação nos leva a estranhar que se requeira tão fortemente o vínculo entre escola e produção, num momento em que o aumento do nível de abstração das forças produtivas leva a uma simplificação na execução do trabalho, de um lado, e à dispensa de trabalhadores qualificados, de outro. (RAMOS, 2012; p. 554)

O trabalho entendido como princípio educativo reproduz as relações sociais de produção capitalista para atender a acumulação de capital e exercer a mais-valia. Sobre o princípio educativo, Kuenzer (2020) traz que “os projetos pedagógicos de cada época têm a ver com o trabalho, porque o trabalho para se realizar precisa de conhecimento e precisa, portanto, do trabalho para sintetizar a relação entre teoria e prática”. Assim, a autora define a existência da pedagogia capitalista tanto nas escolas quanto nas demais relações sociais, e nesse sentido, “o trabalho, assim compreendido, não é apenas um polo da relação dialética de trabalho *versus* escola, porque o trabalho é visto como princípio educativo, e aí reside a sua complexidade”.

Pode-se concluir que a educação é uma relação social não neutra e ideológica, que direciona o sujeito para uma qualificação que atende o mercado de trabalho com perspectivas neoliberais e tecnológicas para atender os anseios do sistema capitalista, não possibilitando um sujeito com formação humanista.

A esse respeito, o conhecimento teórico passa a ser mínimo na construção dos projetos pedagógicos em função da alienação que o sistema tenta impor aos trabalhadores, não permitindo a difusão do senso crítico e a reflexão sobre seus trabalhos que passam a ser mais operacionais e técnicos:

É somente a análise teórica da produção capitalista, conduzida numa perspectiva de defesa dos interesses dos trabalhadores, que pode esclarecer o verdadeiro caráter da exploração capitalista. Quando as vanguardas trabalhadoras conhecem esse tipo de teoria, as suas lutas adquirem um sentido e uma dinâmica novos – e, por isso mesmo, os capitalistas têm o máximo interesse em impedir o acesso do proletariado a esse conhecimento teórico. (NETTO, 2006, p. 74)

Kuenzer (2020) distingue em dizer que “a pedagogia capitalista se enraíza nas bases materiais que são as bases de produção e as relações são os braços materiais que geram, nesse sentido, o ponto de partida para a constituição dos projetos pedagógicos com as relações de produção e as relações sociais”.

Em função dos projetos pedagógicos capitalistas, dimensionar a escolarização para aprendizagem das pessoas, enquanto indivíduos e sociedade. Antes a formação em grau superior poderia ser o suficiente para ingressar no mercado de trabalho para garantir a empregabilidade dos trabalhadores. Contudo, com as mudanças da produção e da reprodução da sociedade capitalista, os diplomados em faculdades e universidades não detém qualquer segurança de suas ocupações, por isso a recorrente situação de encontrar pessoas com grau de formação superior exercendo a função de motorista por aplicativo. Eis que suas formações, através do conhecimento científico, não foi o suficiente para serem absorvidos no mercado de trabalho, havendo, portanto, a subutilização da força de trabalho com precarização e desvalorização do saber do trabalhador. Assim compreende Kuenzer (2020) “o descolamento entre conhecimento e ocupação gera esta possibilidade de inserção de diversos pontos da cadeia produtiva”.

Dessa forma, no âmbito do ensino formal, os diplomas escolares estão perdendo valor, porque os trabalhadores são chamados para serem “patrões de si mesmo”, no discurso individualizante e na promessa de se enriquecer pela meritocracia.

Os trabalhos propiciados pela uberização, normalmente, alcançam trabalhadores amadores, isto é, aqueles que, pela informalidade, subemprego ou desemprego, não veem outra oportunidade, senão esse tipo de trabalho precário não tendo qualificação ou formação para determinadas ocupações que haveriam de ter. Segundo, Ludmila Costhek Abílio (2020):

A categoria de trabalho amador (Dujarier, 2009¹⁰; Abílio, 2014¹¹) refere-se a 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 e estruturam a identidade do trabalhador enquanto tal. O taxista e o motorista da Uber realizam o mesmo trabalho, mas o taxista é um motorista profissional e o da Uber, um trabalhador amador. Quanto aos motofretistas, estamos acompanhando a mutação de sua identidade profissional com a uberização de seu trabalho. (ABÍLIO, 2020)

Exemplo disso são os próprios motoristas por aplicativos, em que alguns não exerciam a função de motoristas profissionais, mas passaram a se submeter a esse trabalho, enquanto amadores, executores, empiristas nas atividades de dirigir. Outro exemplo são os editores de vídeos, publicitários e arranjos de peças publicitárias que, graças aos aplicativos, não precisam passar pela formação superior a fim de trabalhar na área de comunicação.

¹⁰ DUJARIER, M. *Le travail du consommateur*. Paris: La Découverte, 2009.

¹¹ ABÍLIO, L. **Sem maquiagem**: o trabalho de um milhão de revendedoras de cosméticos. São Paulo: Boitempo, 2014.

Nota-se, pelo trabalho amador e a nuvem humana dita por Klaus Schwab (2016), que as pessoas terão trabalhos controlados por um sistema computacional de algoritmo, serão os trabalhadores a serviço do capital.

Ademais, sobre esses profissionais com formação em curso superior trabalhando na condição de motorista por aplicativo, demonstra a perda de valor do conhecimento científico e humanista que, por um lado, o capital requer formação multifuncional e, por outro, lado as políticas vão desprofissionalizando e remunerando menos os trabalhadores com mais qualificação. Kuenzer (2020) esclarece que quando

houver demanda do sistema produtivo para trabalhar, mas se eu tiver mais gente com mais qualificação, mesmo que eu deixo essa qualificação de forma precarizada, eu tenho uma reserva de mão-de-obra qualificada para usar quando eu precisar e mais capacitação, na verdade, da crise de emprego ou no enfraquecimento dos sindicatos ter mais educação já não é mais poder de barganha.

Entende-se que a prática de trabalho uberizado é distinta da formação qualificada de trabalhadores (trabalho concreto, exemplos: engenheiros, advogados, professores, etc), apresentando, assim, um paradoxo, a ampliação na ideia de capital humano não se concretizou na prática, pois o que foi determinante (por meio da ideia de trabalho amador) é tão somente a formação técnica fornecida por autoescola que ensina a dirigir veículos automotores.

Aliás, o processo de uberização e sua precariedade no trabalho atingiu não somente trabalhadores operacionais, tais como os motoristas por aplicativos e os *motoboys* em serviço de entrega de mercadorias, mas também todos os profissionais, inclusive os que detêm formação com conhecimentos científicos, assim explicam Previtali e Fagiani (2019):

Sob a acumulação da era digital, o fenômeno da precariedade laboral não está restrito aos trabalhadores e trabalhadoras desqualificados ou manuais, mas se aplica também ao trabalho qualificado e profissionalizado, ao trabalho intelectual, assumindo um caráter estrutural e transversal a todas as profissões. (PREVITALI; FAGIANI, 2019, p. 21-22)

A insistência da prática empreendedora por ganhos pelos próprios méritos está tão cravada na forma de organização educacional e social que, nos presentes ensinamentos integrados, técnicos e tecnológicos, tem como obrigatório nos seus projetos pedagógicos princípios basilares no empreendedorismo. Isso tudo para forjar o pagamento de encargos trabalhistas que o capitalista recusa em reconhecer. Passou a chamar o trabalhador de empreendedor para se esquivar de pagar o justo, o ideal e fomentar a mais-valia nos seus negócios lucrativos.

Desse modo, por inexistir a exigência de formação ou escolarização dos trabalhadores por aplicativo (motoristas e entregadores), bastando apenas o saber empírico, tácito e tecnicista, eles tanto podem ser formados em ensino superior como podem apenas ser alfabetizados, o que indica uma precarização profissional de certa forma muito particularizada, pois o saber fazer tem maior peso do que uma diplomação universitária.

Outro ponto a ser verificado quanto aos efeitos da uberização é a inserção na grade do ensino médio, noções a respeito de cibersegurança, porque quanto mais informações sobre noções de informática e sua proteção a ataques cibernéticos, mais seguras estarão as pessoas, e por isso a ideia de conhecimentos mais precoces sobre o mundo digital, o que poderá ser objeto de pesquisas futuras.

2.3 A Quarta Revolução Industrial – Indústria 4.0 e a Uberização

Para compreender a origem e o contexto da uberização, faz-se necessário verificar o conceito sobre a indústria 4.0, o qual foi discutido em reunião anual do Fórum Econômico Mundial no ano de 2016, em Davos Klosters (Suíça), cujos participantes debateram sobre o tema e produziram um livro idealizado por Klaus Schwab¹² - Fundador e Presidente Executivo do Fórum Econômico Mundial, sendo uma fonte explicativa a respeito dos anseios e desafios pertinentes à 4ª Revolução Industrial.

Considera ser uma nova e distinta etapa da Revolução Industrial, por três fatores que a possibilitam (velocidade, amplitude e profundidade, impacto sistêmico), assim descreve:

Três razões, no entanto, sustentam minha convicção da ocorrência de uma quarta — e distinta revolução:

— Velocidade: ao contrário das revoluções industriais anteriores, esta evolui em um ritmo exponencial e não linear. Esse é o resultado do mundo multifacetado e profundamente interconectado em que vivemos; além disso, as novas tecnologias geram outras mais novas e cada vez mais qualificadas.

— Amplitude e profundidade: ela tem a revolução digital como base e combina várias tecnologias, levando a mudanças de paradigma sem precedentes da economia, dos negócios, da sociedade e dos indivíduos. A revolução não está modificando apenas o “o que” e o “como” fazemos as coisas, mas também “quem” somos.

— Impacto sistêmico: ela envolve a transformação de sistemas inteiros entre países e dentro deles, em empresas, indústrias e em toda sociedade. (SCHWAB, 2016, p. 16)

¹² Klaus Schwab Formado em Engenharia e Economia. Doutor em Economia pela Universidade de Friburgo e em Engenharia pelo Instituto Federal de Tecnologia de Zurique (ETH Zurich). Mestre em Administração Pública pela Kennedy School of Government da Universidade de Harvard. Fundador e Presidente Executivo do Fórum Econômico Mundial.

Ademais, “a palavra ‘revolução’ denota mudança abrupta e radical. Em nossa história, as revoluções econômicas têm ocorrido quando novas tecnologias e novas formas de perceber o mundo desencadeiam uma alteração profunda nas estruturas sociais e nos sistemas econômicos” (SCHWAB, 2016, p. 19).

Nesse sentido, atribuem ser a Quarta Revolução Industrial, considerando que as anteriores seriam, em síntese: a Primeira Revolução Industrial sentida no período de 1760 a 1840, dada a construção das ferrovias, invenção das máquinas a vapor e início a produção mecânica, foi marcada ainda pela diversificação de trabalho que a indústria abarcava com a produção por peça destacado do galpão da indústria por ser feito em casa pelos próprios trabalhadores (independentes) que recebiam por unidade produtiva; a Segunda Revolução Industrial teria ocorrido no final do século XIX pelo advento da eletricidade e da linha montagem que culminou na produção em massa; a Terceira Revolução Industrial iniciou na década de 1960, costumeiramente chamada de revolução digital ou do computador, tendo sido impulsionada pelo desenvolvimento dos semicondutores, da computação em *mainframe* (década de 1960), da computação pessoal (década de 1970 e 1980) e da internet (década de 1990). (SCHWAB, 2016).

Embora a Quarta Revolução Industrial, em critério de tecnologia digital, não seja a pioneira, porque nesse quesito a terceira revolução foi percussora, a sua novidade reside na fusão das tecnologias e a interação entre os domínios físico, digital e biológico. Assim, descreve Schwab (2016, p. 20):

A quarta revolução industrial, no entanto, não diz respeito apenas a sistemas e máquinas inteligentes e conectadas. Seu escopo é muito mais amplo. Ondas de novas descobertas ocorrem simultaneamente em áreas que vão desde o sequenciamento genético até a nanotecnologia, das energias renováveis à computação quântica. O que torna a quarta revolução industrial fundamentalmente diferente das anteriores é a fusão dessas tecnologias e a interação entre os domínios físico, digital e biológico.

Nesse contexto da discussão do Fórum Econômico Mundial, no ano de 2016, em Davos Klosters (Suíça), o negócio da empresa Uber já tendo sido fundado e disseminado em alta escalada em vários países, expressa as premissas da uberização relacionando os impactos negativos e positivos.

Dos impactos positivos apresentados pelos debatedores que se reuniram no Fórum Econômico Mundial, os quais contribuíram para a escrita do livro “A Quarta Revolução

Industrial”, exaltam que a empresa Uber trouxe indubitáveis benefícios para o consumidor quanto à existência de novos produtos e serviços, com eficiência e custo baixo, servindo de inspiração para o mercado de empresas de plataformas tecnológicas se projetarem, porque retrata o poder da ruptura de mercado que se multiplica e alcança mercados mais promissores. Conforme Schwab (2016):

O modelo da empresa Uber simboliza o poder de ruptura dessas plataformas tecnológicas. Essas empresas de plataforma multiplicam-se rapidamente, oferecendo novos serviços que vão desde a lavagem de roupas até compras, de tarefas domésticas a estacionamento, de casas para estada ao compartilhamento de transporte de longa distância. Todas elas têm uma coisa em comum: semeiam a confiança, pois emparelham oferta e demanda de uma forma bastante acessível (baixo custo), oferecem diversas mercadorias aos consumidores e permitem que ambas as partes interajam e ofereçam feedback. Em muitas cidades, a popularidade do aplicativo Uber começa com a melhor experiência do cliente — acompanhamento da posição do carro através de um dispositivo móvel, uma descrição dos padrões do carro e um processo de pagamento dinâmico, evitando atrasos para chegar ao destino. (SCHWAB, 2016, p. 31)

Segundo Abramovay¹³ (2019), “Não demorou muito para ficar claro que esta narrativa edificante subestimava a mais importante transformação do capitalismo do século 21: a emergência da empresa-plataforma”.

Por outro lado, os colaboradores e o autor do livro “A Quarta Revolução Industrial” compadecem com os efeitos negativos da uberização que estão surgindo, especialmente com as desigualdades, eis que reconhecem que os beneficiários, além dos consumidores, são principalmente os provedores de capital, seja intelectual ou físico, “os inovadores, os investidores e os acionistas; isso explica o fosso crescente entre a riqueza daqueles que dependem do seu trabalho e aqueles que possuem capital” (SCHWAB, 2016, p. 24).

Com o advento de novas tecnologias, é apontado outro viés negativo e destrutivo sobre o emprego, sendo certo que alguns postos de trabalhos são substituíveis pela automação e alguns empregos acabam por não mais existir ou faz existir subempregos e ainda elevar os números de desempregados.

É importante dizer que, sobre esse aspecto, existem dois campos opostos de tecnologias emergentes no mercado de trabalho, um acreditando nas novas oportunidades de empregos e a outra prevendo um cenário caótico de desempregados tecnológicos, assim menciona Schwab (2016):

¹³ Prefácio à edição brasileira feita por Ricardo Abramovay no livro “Uberização: a nova onda do trabalho precarizado”, do autor Tom Slee. São Paulo: Elefante, 2019. 326 p. Tradução: João Peres.

Há cerca de dois campos opostos quando se trata do impacto de tecnologias emergentes no mercado de trabalho: aqueles que acreditam em um final feliz — os trabalhadores deslocados pela tecnologia vão encontrar novos empregos e a tecnologia irá desencadear uma nova era de prosperidade; e aqueles que acreditam que o fato levará a um progressivo Armagedom social e político, criando uma escala maciça de desempregos tecnológicos. A história nos mostra que o resultado provável está em algum lugar médio entre os dois campos. A questão é: O que fazer para promover resultados mais positivos e ajudar aqueles que ficarem presos na transição? (SCHWAB, 2016, p. 44)

Outro ponto crítico levantado é com relação à natureza do trabalho que importa nesse momento de uberização. Em certo ponto, atribuem vantagens no que tange a um mercado de trabalho versátil para os trabalhadores serem flexíveis e autônomos. Denominam essa natureza de trabalho como “nuvem humana”, já que estariam esses trabalhadores inseridos em uma nuvem virtual de potenciais trabalhos podendo exercer suas atividades de forma independente em qualquer lugar do mundo, conforme a demanda pelos seus serviços, isto é, a economia sob demanda.

Esses atributos da natureza de trabalho seriam positivos para as empresas consideradas *startups*, já que buscam ser escaláveis a curto prazo podendo se desobrigar dos custos passivos da empresa, tais como encargos trabalhistas e previdenciários.

Ainda na perspectiva da natureza do trabalho trazida pela Quarta Revolução Industrial, os entusiastas e definidores desse marco não deixam de fora a crítica a respeito das novas modalidades de trabalho e suas consequências ultrajantes, porque questionam os desafios que vem nas mudanças dos contratos sociais e de empregos, devendo limitar as desvantagens da “nuvem humana” que compactua com a exploração e aumento das desigualdades sociais.

Será que esse é o começo de uma revolução do novo trabalho flexível que irá empoderar qualquer indivíduo que tenha uma conexão de internet e que irá eliminar a escassez de competências? Ou será que irá desencadear o início de uma inexorável corrida para o fundo em um mundo de fábricas virtuais não regulamentadas? Se o resultado for o último — um mundo do “precarizado”, uma classe social de trabalhadores que se desloca de tarefa em tarefa para conseguir se sustentar enquanto perde seus direitos trabalhistas, ganhos das negociações coletivas e segurança no trabalho —, será que isso criaria uma grande fonte de agitação social e instabilidade política? Por fim, será que o desenvolvimento da nuvem humana irá apenas acelerar a automação dos postos de trabalho humano? (SCHWAB, 2016, p. 55)

Os idealizadores da Quarta Revolução Industrial estão convencidos de que haverá muitos desafios a serem transpostos, mas acreditam que está ao nosso alcance de solucioná-los. Ainda segundo o autor,

No final, tudo dependerá das pessoas, da cultura e dos valores. De fato, precisamos trabalhar muito para garantir que todos os cidadãos de todas as culturas, nações e grupos econômicos compreendam a necessidade de dominar a Quarta Revolução Industrial e seus desafios civilizacionais (SCHWAB, 2016, p. 111).

Diz ainda a expectativa desta revolução robotizar a humanidade e por sua vez comprometer as fontes tradicionais de sentido, tais como: trabalho, comunidade, família e identidade, ou, em um final mais promissor, fazer uso da Quarta Revolução Industrial para elevar a consciência coletiva e moral que a humanidade possa vir ter com base em um sentimento comum de destino.

2.4 As *startups* e a Uber

Startups, na tradução do inglês, consiste em iniciar, começar algo. No sentido mercadológico, *startups* são negócios considerados inovadores, podendo ou não fazer uso de tecnologia, com capacidade de escalonamento e repetível, na busca de alto potencial de lucratividade, mas há que se ressaltar que a maioria das *startups* são solidificadas em base tecnológica. Esse conceito está associado aos polos tecnológicos e empreendedores, nos ecossistemas de inovação, com destaque inicial no *Silicon Valley* (Vale do Silício), Califórnia/Estados Unidos da América, que depois expandiu para outros países. (BARBOSA; PIMENTA; FONSECA, 2017).

Segundo Ries, a definição está diretamente associada com empreendedorismo: “O conceito de empreendedorismo inclui qualquer pessoa que trabalha dentro da minha definição de *startup*: uma instituição humana projetada para criar novos produtos e serviços sob condições de extrema incerteza” (RIES, 2012, p. 24).

Por sua vez, Rico (2019) afirma que:

startup é aquela que produz um produto ou serviço inovador, que ainda não sabe como será vendido e se terá aceitação no mercado (busca um modelo de negócio), e busca replicá-lo sem aumentar muito seu custo (repetível e escalável), fazendo com que o projeto se torne uma empresa que cresce muito rápido em um curto espaço de tempo. (RICO, 2019, p. 121)

No Brasil, até o momento, não se tem definição jurídica e enquadramento comercial ou tributário a respeito de *startups*. Contudo, foi proposto o Projeto de Lei Complementar nº 249/2020 que visa instituir o Marco Regulatório das *Startups*, que, de acordo com o texto de lei: “Art. 3º São consideradas *startups* as organizações empresariais, nascentes ou em operação recente, cuja atuação caracteriza-se pela inovação aplicada a modelo de negócios ou a produtos ou serviços ofertados”. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2020).

Em justificativa ao referido Marco Regulatório, conceitua o seguinte:

Startups são empreendimentos baseados em tecnologia, desenvolvidos a partir de ideias inovadoras, com potencial de crescimento rápido no curto prazo, cujos empreendedores muitas vezes não contam com experiência administrativa nem com recursos financeiros para colocar a ideia em prática. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2020)

Somado a isso, a inovação disruptiva que as *startups* promovem lançam produtos ou serviços que criam um novo mercado e desestabilizam os concorrentes que antes o dominavam, promovendo produtos ou serviços mais simples e baratos para atender um público que antes não tinha acesso ao mercado de consumo. Sobre esse assunto, Schwab (2016) acrescenta:

A escala e o escopo das mudanças explicam por que as rupturas e as inovações atuais são tão significativas. A velocidade da inovação em termos de desenvolvimento e ruptura está mais rápida do que nunca. Os atuais disruptores — Airbnb, Uber, Alibaba e afins — que hoje já são nomes bem familiares, eram relativamente desconhecidos há poucos anos. (SCHWAB, 2016, p. 21)

Segundo Slee (2019) “o romance disruptivo tinha apelo à jovens idealistas, e as alegações de sustentabilidade, comunidade e anticomunismo foram centrais nesse apelo”.

Fala-se que atualmente vivemos o ambiente VUCA (Volatility – Uncertainty – Complexity – Ambiguity), cuja terminologia americana traduzida ao português corresponde a sigla VICA (Volatilidade – Incerteza – Complexidade – Ambiguidade) que significa os riscos que o mundo corporativo do capital enfrenta ante os desafios ora calculados, ora inesperados. Passa-se à definição:

O termo VUCA, que no idioma inglês significa *Volatile, Uncertain, Complex and Ambiguous*, foi inicialmente utilizado pelas forças armadas americanas, após o período da Guerra Fria, para descrever o novo contexto das guerras, caracterizado pela instabilidade e complexidade. Traduzindo o acrônimo para o português, tem-se: VICA – Volatilidade, Incerteza, Complexidade e Ambiguidade. Ultimamente, o VICA tem sido

utilizado no mundo dos negócios e pode ser aplicado em todos os tipos de organização. O conceito VICA expressa a complexidade da sociedade contemporânea, devido ao alto grau de interconexão, interdependência e de globalização. Estas características tinham pouco impacto no mercado, porém, agora, interferem radicalmente nas operações e projetos das empresas em todo mundo. (ALEXANDRE; MENDES, 2018)

Nesse cenário VUCA, vem sendo estimulados entusiastas, considerados empreendedores, lançarem ideias inovadoras na solução de uma “dor” para o cliente, ou seja, o que significa um problema para o consumidor, o empreendedor almeja se encarregar de resolver, que em síntese busca responder quatro perguntas, segundo Ries (2012):

1. Os consumidores reconhecem que têm o problema que estamos tentando solucionar?
2. Se houvesse uma solução, eles comprariam?
3. Comprariam de nós?
4. Conseguimos desenvolver uma solução para esse problema? (RIES, 2012, p. 50)

A promessa é que as soluções propostas pelos empreendedores se tornem uma sonhada ideia para alavancar uma *startup* a ser considerada um dia uma *startup* “unicórnio” com *valuation* (valor de um negócio/empresa) acima de US\$ 1 bilhão. Segundo Rico “Unicórnio é o apelido dado as raras *startups* que, em pouco tempo, recebem uma avaliação de US\$ 1 bilhão. A 99 se tornou o primeiro unicórnio brasileiro ao receber investimentos da chinesa Didi Chuxing”. (RICO, 2019, p. 12).

De acordo com Slee (2019) “o componente da “tecnologia para o bem” é central para o apelo do modelo disruptivo proposto pelo Vale do Silício: não podemos meramente adotar essas conveniências, mas devemos nos sentir bem por isso”.

Essa cultura que faz acreditar que pessoas comuns podem enriquecer, estando o capital disponível às mãos de qualquer um, bastando se esforçar com alta carga horária, com jornada de trabalho excessiva, se abdicando da existência da vida pessoal em prol dos ganhos materiais, remete à filosofia de um estilo de vida cultivado nas décadas de 1980 e 1990 em que jovens da cidade de classe média alta, tendo cursado a universidade e atuado no mundo corporativo dos negócios, tiveram riqueza e *status* trabalhando em grandes empresas, ditando as tendências comportamentais, organizacionais, moda e tecnologia. Esse estilo é definido como *Yuppie*¹⁴

¹⁴ *Yuppies* foi o nome dado a um grupo de jovens profissionais de classe média alta, em meados dos anos 80. A palavra tem origem no inglês para “*Young Urban Professional*”, ou seja, Jovem Profissional Urbano. De forma geral, os *yuppies* são jovens com formação universitária, com foco em empregos com carreira e estilo de vida que valoriza bens materiais. Além disso, costumam apresentar interesse por seguir e ditar tendências em áreas variadas,

(*Young Urban Professional*), isto é, o Jovem Profissional Urbano. Segundo Silva (2013, p. 44) a cultura *Yuppie* está associada com a exitosa carreira profissional servindo de inspiração para os negócios capitalistas:

Essa visão tem como forte elemento a disseminação da cultura *Yuppie* que, como sugerem Resende e Vieira (1992), reproduz a ideia do sucesso e da prosperidade do trabalho executivo. De acordo com os autores, a cultura *Yuppie* traz em si uma ideologia em que os jovens, mediante uma formação, universitária passam a atuar em grandes corporações que são fontes de poder econômico, status e reconhecimento social. Nessa cultura, a empresa é a materialização do mundo econômico e financeiro que serve como meio para as aspirações sociais de uma classe jovem que procura na figura do gestor uma referência simbólica da consagração do sucesso social (RESENDE; VIEIRA, 1992 apud SILVA, 2013 p. 44).

Nessa perspectiva, jovens e demais pessoas que apostam no empreendedorismo e nas *startups* como forma de disseminação de oportunidades de trabalho iguais e democráticas se lançam como idealizadores, sonhadores para ter uma ideia genial, a fim de que possam enriquecer às custas de um trabalho árduo e dedicado a empreender, com a esperança de terem investidores acreditando e fazendo aportes financeiros ao negócio para se tornarem ricos. Contudo, apesar de algumas ideias serem viáveis ao parecer do capitalista (dono dos meios produtivos) o negócio só passa a ser rentável quando há a expropriação do labor através do trabalho precário realizado *in casu* pelo motorista por aplicativo já que cedem a sua força de trabalho para grandes capitalistas donos de *startups* promissoras, demonstrando que o trabalho deles são mercadorias que servem corporações globais. Já os trabalhadores que não possuem essa consciência sobre o seu trabalho explorado pelo capital, se definindo como “empreendedores”, não têm a visão de que fazem parte dessa engrenagem global do capitalismo.

como moda e tecnologia, por exemplo. Disponível em: <https://segredosdomundo.r7.com/yuppies/>. Acesso em: 01 jun. 2021.

3 O TRABALHO UBERIZADO

Inicialmente, a uberização teve como nascedouro a ideia de Economia Compartilhada, que em tese seria o compartilhamento de serviços e/ou produtos de forma democrática, visando o bem comum para as pessoas. Segundo Slee (2019) “O termo ‘Economia do Compartilhamento’ foi cunhado alguns anos depois da criação dessas empresas, ao redor de 2011” (SLEE, 2019, p. 13). No caso de transportes e mobilidade urbana, seriam as caronas em conjunto, cujos usuários dos carros e das caronas pagariam pelos custos de maneira comum, havendo uma interlocução de uma tecnologia que propiciasse a carona acontecer, isto é, o aplicativo baixado nos celulares. Slee (2019), explica o termo Economia do Compartilhamento ou Economia Compartilhada:

A Economia do Compartilhamento é uma onda de novos negócios que usam a *internet* para conectar consumidores com provedores de serviço para trocas no mundo físico, como aluguéis, imobiliários de curta duração, viagens de carro ou tarefas domésticas. Na crista desta onda estão Uber e Airbnb, cada um mostrando um crescimento vertiginoso para sustentar a alegação de que estão desbancando as indústrias tradicionais de transporte e hotelaria. Essas duas são seguidas por um batalhão de outras companhias, que competem para se juntar a elas no topo do mundo da Economia do Compartilhamento. (SLEE, 2019, p. 33)

Nesse sentido, a empresa Uber passa a ser o estímulo sobre a pretensão de Economia Compartilhada, que na visão de Breda e Peres (2019, p. 09)¹⁵ “A empresa criada por Travis Kalanick¹⁶ acabou se tornando, para a maioria de nós, uma referência para os demais negócios geridos por empresas de tecnologia através de aplicativos de celular”.

Contudo, o discurso inicial de compartilhamento caiu por terra, eis que as tecnologias passaram a ser um dos meios de produção do sistema capitalista servindo aos interesses e lucros de quem as possui. Ou seja, “As promessas da Economia de Compartilhamento não foram cumpridas: em vez de compartilhamento, assistimos a uma apropriação corporativa da energia coletiva, com investimentos bilionários” (BREDA; PERES, 2019, p. 10).

¹⁵ Nota da Edição feita por Tadeu Breda e João Peres no livro “Uberização: a nova onda do trabalho precarizado”, do autor Tom Slee. São Paulo: Elefante, 2019. 326 p. Tradução: João Peres.

¹⁶ “O fundador e ex-CEO da empresa, Travis Kalanick, disse durante uma entrevista em 2013: “Nós queríamos apenas apertar um botão e conseguir uma viagem. E nós queríamos uma viagem de pompa. Era apenas disso que se tratava”. (SLEE, 2019, p. 111).

O drible da meritocracia conjugado com o discurso do empreendedorismo impulsiona a uberização quando adiciona a tecnologia nos negócios capitalistas, insurgindo a precarização do trabalho. Segundo Previtali e Fagiani (2019): “Na verdade, a precarização é elemento constituinte da categoria trabalho no modo de produção capitalista” (PREVITALI; FAGIANI, 2019, p. 25).

A meritocria foi um termo utilizado pelo sociólogo Michael Young que visava criticar as políticas públicas que promoviam desigualdades sociais. Segundo Engelstad (2021), “Young introduziu o termo meritocracia, composto por *merito* (do latim *meritus*, “merecimento”) e *krati* (do grego *kratein*, “governo”)”. No entanto, a sua ideia que reforçava a necessidade de combater os reveses sociais foi artilosamente apropriada de maneira dúbia, passando a ser entendida como resultado dos méritos que viriam face aos esforços que a pessoa se dedicar, às custas da promessa de que o sistema político, econômico e social poderia promover a disputa dos indivíduos, legitimando os detentores dos melhores resultados serem líderes. Segundo Engelstad (2021):

Enquanto a associação de um oponente político com o mundo de 1984 é obviamente pejorativa, políticos liberais e social-democratas abraçaram a “meritocracia” como se ela fosse uma boa ideia. Na contramão das suas intenções, a “meritocracia” seria abraçada tanto por políticos da social-democracia quanto por conservadores como uma visão positiva que deveria guiar a sociedade.

Contrapondo a essa premissa sobre liderança, de acordo com o entendimento trazido por Engelstad (2021) “Young argumentou em seguida que não havia nada errado em permitir que as pessoas com certos méritos se desenvolvessem; o problema era que os supostos inteligentes e habilidosos formassem uma classe superior em si mesmo e fechassem as portas para todo o resto”¹⁷.

O conceito de meritocracia foi convenientemente, usado pelo sistema capitalista que lançou a ideia de uma suposta justiça nas condições de trabalho, subjugando o trabalhador que não prosperasse materialmente como uma pessoa merecedora do próprio fracasso, na justificativa de ser responsável pela desgraça que vive, já que não se esforçou o bastante para conseguir seus ganhos financeiros.

Esse conceito teve desdobramento para conciliar com a prática do empreendedorismo, de cada um ser o dono do próprio negócio para se esforçarem a serem prósperos, através da

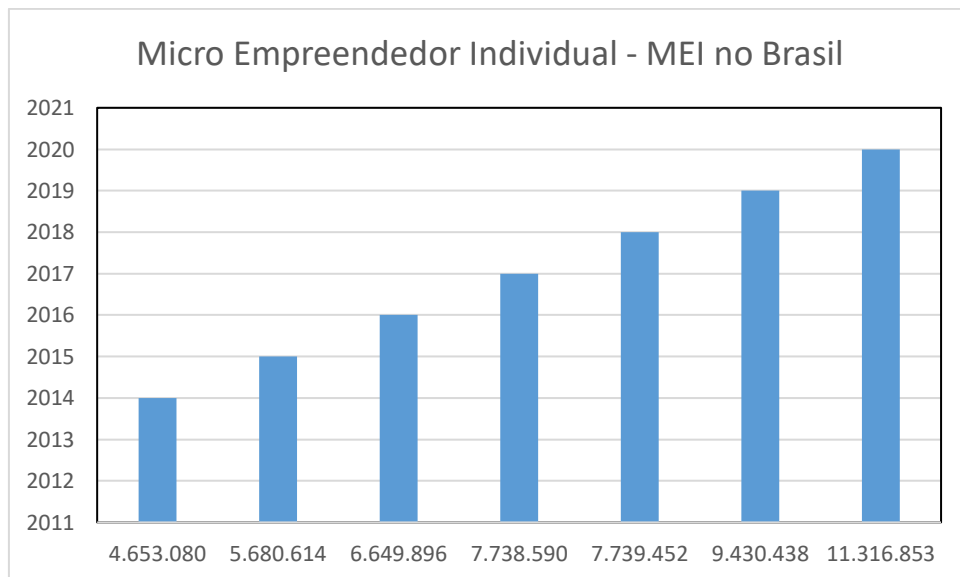
¹⁷ ENGELSTAD, Ellen. Contra a meritocracia. *Jacobin Brasil*, 2021, n.p. Tradução por Natanael Alencar. Disponível em: <https://jacobin.com.br/2021/06/contra-a-meritocracia/>. Acesso em: 10 jun. 2021.

oportunidade de se tornarem autônomos informais ou com CPNJ registrado, tal como comumente é, no Brasil, o MEI – Microempreendedor individual.

A formalização do MEI trouxe a perspectiva de formalizar o trabalhador por meio de empresa para ter incentivos bancários e governamentais, através de linhas de crédito com juros mais baixos e facilidades na arrecadação dos tributos, como por exemplo, o SIMPLES Nacional¹⁸ que unificou a forma de arrecadação tributária para microempresas e empresas de pequeno porte. Além da promulgação da Lei da Liberdade Econômica, que estimulou a abertura de mais empresas formais. Contudo, essa perspectiva se torna inverídica.

Dada a observação controversa dos acontecimentos, demonstra-se que houve aumento no número de registro de empresas como MEI de forma exponencial em sendo 4.653.080 no ano de 2014, chegando a 11.316.853 no ano de 2020, de acordo com os dados disponíveis no *site* da Receita Federal, conforme podemos observar na Figura 3:

Figura 3: Número de pessoas registradas como MEI – Brasil



Fonte: Elaborado pela Autora (2021), conforme dados disponíveis pela Receita Federal¹⁹

¹⁸ O Simples Nacional é um regime compartilhado de arrecadação, cobrança e fiscalização de tributos aplicável às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte, previsto na Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006. Abrange a participação de todos os entes federados (União, Estados, Distrito Federal e Municípios). Abrange os seguintes tributos: IRPJ, CSLL, PIS/Pasep, Cofins, IPI, ICMS, ISS e a Contribuição para a Seguridade Social destinada à Previdência Social a cargo da pessoa jurídica (CPP).

¹⁹ Disponível em: <http://www22.receita.fazenda.gov.br/inscricaoemei/private/pages/relatorios/relatorioMesDia.jsf>. Acesso em: 22 jun. 2021.

Outro motivo que culminou no aumento do número de MEI foi a reforma trabalhista ocorrida no ano de 2017, que flexibilizou os direitos do trabalho fazendo com que os vínculos trabalhistas fossem dificultados para o registro em carteira de trabalho. A esse fundamento, muitos trabalhadores se formalizaram com MEI na tentativa de salvaguardar poucas prerrogativas que pudessem ter através dos benefícios de ordem previdenciária, como por exemplo, auxílio-doença, cômputo no tempo para aposentar, salário-maternidade etc., considerando que quando há registro regular na carteira de trabalho, o trabalhador fica assegurado em seus direitos trabalhistas e em suas contribuições previdenciárias a cargo do empregador. Esse motivo também fez subir a quantidade de MEI no país, o que é revelado através da pesquisa feita pelo SEBRAE (2016):

Ao cruzamos a ocupação anterior do Microempreendedor Individual com o principal motivo que levou as pessoas a se registrarem como Microempreendedores Individuais, observa-se que os benefícios previdenciários são mais importantes para aqueles que estavam descobertos até então, como donas de casa, empreendedores informais e empregados informais.

No momento de oscilação da crise do capital (como, por exemplo, a pandemia agravada pelo coronavírus do COVID-19) os pequenos empresários foram os primeiros e mais impactados com endividamento, inadimplência e quebra de seus negócios, segundo SEBRAE²⁰ (2020) “Os MEI têm a maior taxa de mortalidade, entre os Pequenos Negócios, 29% fecham após 5 anos de atividade”. A seguir há os principais resultados de um estudo e pesquisa produzido pelo SEBRAE no ano de 2020 sobre a “Sobrevivência das empresas mercantis brasileiras” que aponta que as empresas falidas/mortas representadas pela maior taxa de mortalidade entre o 1º até o 5º ano de duração da empresa são os Microempreendedores Individuais – os MEI. Ainda segundo essas informações verificou-se que “perto de ½ das empresas que fecharam em 2020 considera que *a pandemia foi determinante*”, conforme aponta a Figura 4 (na próxima página):

²⁰ Fonte: SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas, Relatório interno “Sobrevivência das empresas mercantis brasileiras” (2020).

Figura 4: Resultados da pesquisa “Sobrevivência das empresas mercantis brasileiras”

Principais Resultados



<ul style="list-style-type: none"> • A maior taxa de mortalidade (de 1 a 5 anos) é verificada: <ul style="list-style-type: none"> ✓ no grupo dos MEI ✓ no setor Comércio • A menor taxa de mortalidade (de 1 a 5 anos) é verificada: <ul style="list-style-type: none"> ✓ no grupo das EPP ✓ na indústria extrativa 	Estudo
<ul style="list-style-type: none"> • Entre as empresas fechadas, em 2020, verificou-se: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Maior proporção de pessoas que estavam desempregadas antes de abrir o negócio ✓ Menor conhecimento/experiência anterior no ramo ✓ Maior proporção de quem abriu por exigência de cliente/fornecedor ✓ Maior proporção de quem abriu por necessidade ✓ Maior proporção de quem conhecia menos aspectos relevantes do negócios ✓ Tiveram menos acesso ao crédito (pediram menos e conseguiram menos) ✓ Tinham menos iniciativa em aperfeiçoar o negócio ✓ Fizeram menos esforços de capacitação ✓ Perto de ½ das empresas que fecharam em 2020 considera que "a pandemia foi determinante" 	Pesquisa

Fonte: SEBRAE. Relatório interno “Sobrevivência das empresas mercantis brasileiras”, 2020.

Por esse estudo revela que a pejetização (referência à PJ – Pessoa Jurídica) dos trabalhadores que foram influenciados pelo sistema do capitalista a serem chamados de empreendedores, não suportam qualquer instabilidade ou crise que o próprio capital produz, isto é, nada mais são do que pessoas físicas que vendem a própria mão de obra, sendo iludidas que de que são proprietárias dos seus afazeres, da sua empresa e dos meios de produção.

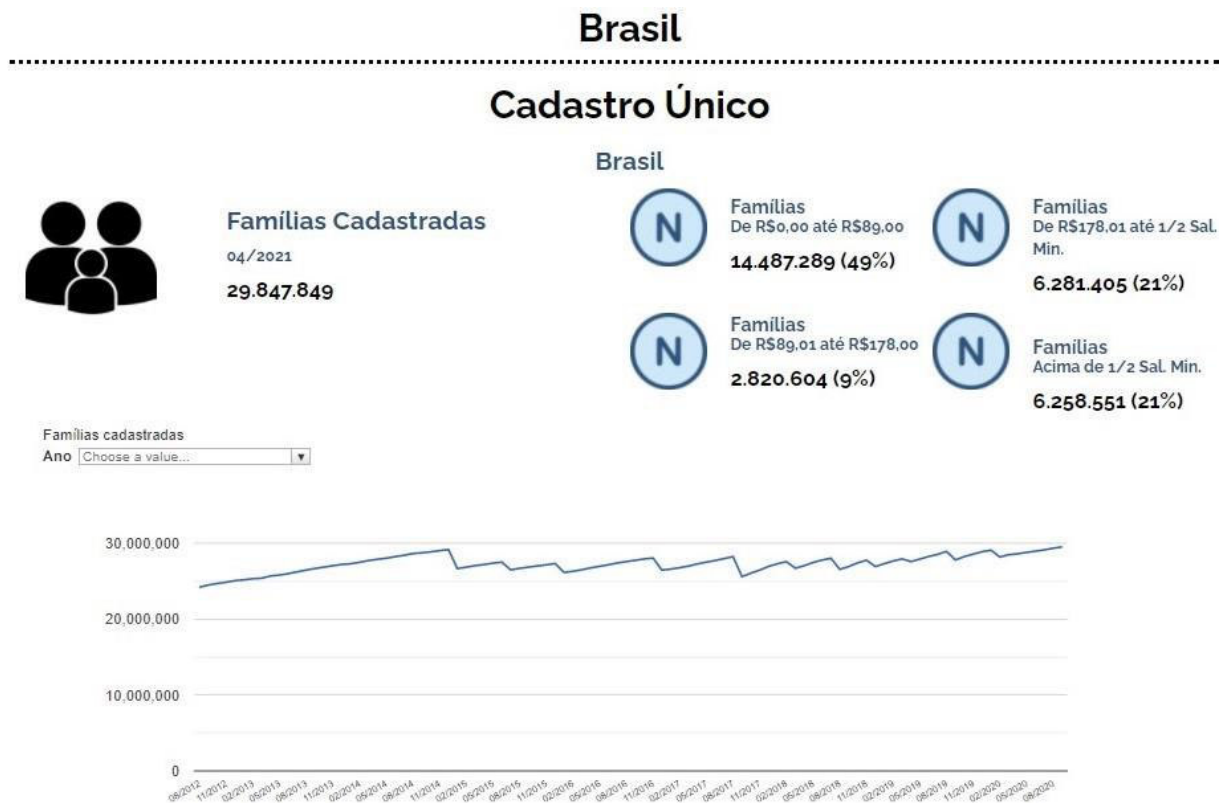
Em outra análise, verifica-se que além do aumento no número de MEI houve ainda alta no número de famílias cadastradas no CadÚnico (Cadastro Único), que é justamente o registro das famílias de baixa renda no país que serve como forma de operacionalizar os programas sociais. Segundo o *site*²¹ do governo do Brasil (2021):

O Cadastro Único é um registro que permite ao governo saber quem são e como vivem as famílias de baixa renda no Brasil. Ele foi criado pelo Governo Federal, mas é operacionalizado e atualizado pelas prefeituras de forma gratuita. Ao se inscrever ou atualizar seus dados no Cadastro Único, você pode tentar participar de vários programas sociais.

²¹ Fonte: Governo do Brasil. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/servicos/inscrever-se-no-cadastro-unico-para-programas-sociais-do-governo-federal>. Acesso em: 20 jun. 2021.

Pelo levantamento dos dados do CadÚnico, houve aumento no número de famílias cadastradas nos programas sociais que condiz com o aumento de pessoas necessitadas com baixa renda *per capita* na família, significando o aumento de pobreza e a possível atuação do Estado para garantir o mínimo de sobrevivência para os brasileiros. Até o mês de abril de 2021 conta com 29.847.849 famílias cadastradas, pelo gráfico que apresenta no *site* do governo federal, apesar de oscilante, a tendência é crescente. Entre os anos de 2014 a 2020, o número de famílias cadastradas esteve acima dos 25 milhões no CadÚnico, conforme podemos ver na Figura 5:

Figura 5: Número de famílias cadastradas no CadÚnico



Fonte: Print da tela do *site* do Governo do Brasil (BRASIL, 2021b)

Somado a esse cenário, de aumento de empreendedores individuais, com estímulo à meritocracia ao empreendedorismo, a uberização se solidifica, precarizando a estrutura do trabalho e aumentando a pobreza no país através de trabalho expropriado. Para compreender a categoria uberização, faz-se necessário se ater aos tópicos seguintes.

3. 1 O trabalho precário da uberização

Os discursos do empreendedorismo e da autonomia do trabalho tornam-se latentes nas visões de mundo dos trabalhadores que passam a compreender ter controle sobre os seus desígnios laborais, é perceptível essa convicção nos vídeos divulgados no *YouTube* (canal que produz e publica na *internet* vídeos caseiros e profissionais que podem estar acessíveis a um público ou restrito ou amplamente divulgado dando alta visibilidade e publicidade).

Aliás, cumpre ressaltar que foram analisados vídeos no *YouTube*, no período delimitado pela pesquisa (anos de 2014 a 2020), com as autorias de *Youtubers* que são motoristas por aplicativos, tanto da empresa Uber como de outros aplicativos que operam os mesmos serviços, os quais reproduzem e ensinam ser motoristas por aplicativo, influenciando-os sobre possíveis ganhos trabalhando por conta própria. Nessa coleta obtivemos entrevistas sobre motoristas e entregadores por aplicativos, na qual constatamos entregadores *motoboy*s com lideranças de oposição às medidas impostas pelos aplicativos, resultando em não concordância, lutas, exigências e paralizações desafiando limites e pressões, tal como, segundo Antunes (2020) “O “Breque dos Apps”, como sugestivamente foram denominadas as duas primeiras greves dos trabalhadores e trabalhadoras de aplicativos no Brasil, em julho de 2020, sinaliza o início de uma nova fase de lutas sociais desencadeadas pelo novo proletariado de serviço na era digital” (ANTUNES, 2020, p. 22).

Os vídeos assistidos localizam-se em buscas feita nos anos de 2019, 2020 e 2021 (durante a realização do curso do Mestrado) com materiais publicados na delimitação temporal da pesquisa (2014 a 2020), por meio da pesquisa com as expressões: “motorista por aplicativo”, “motorista uber”, em várias páginas e canais de *youtubers*. Para a seleção dos vídeos, foram assistidos os mais visualizados, com maior número de inscritos nos canais, com altos números de *likes* (isto é, referência de que gostaram ou não gostaram do conteúdo divulgado). Esses critérios foram decisivos para a coleta e dados e informações a respeito dos anseios, modos de visão sobre o assunto, em geral feitos por motorista dentro do carro com a câmera ligada, gravando o vídeo para o expectador do canal.

O canal do *YouTube* “Marlon Luz” (que até o ano de 2020 intitulava-se “Uber do Marlon”) continha 637 mil inscritos na data de 10/05/2021. Trata-se de um motorista pelo aplicativo da Uber que operava na cidade de São Paulo/SP. Os vídeos registram instruções de como se tornar um motorista Uber com dicas julgadas serem vantajosas para os iniciantes motoristas.

Nos vídeos do Marlon Farias da Luz²², tem a descrição de oferta de curso de capacitação para motorista por aplicativo (Motorista Top) e detém parceria com a empresa Uber através dos seus cursos, vídeos e mídias digitais (com *links* de indicações para motoristas com bonificações de até R\$100,00 cedidos pela Uber quando o novo motorista completar 50 corridas). Considerando a sua influência digital com número de seguidores e o alto grau de convite e sedução pela profissão na linguagem “Uber de ser”, ele se tornou uma representatividade que angaria novos trabalhadores para serem motoristas para a empresa Uber, no argumento de que não há a necessidade de cumprir carga horária mínima por dia, ficando a cargo de cada trabalhador administrar suas horas de trabalho por dia, por mês e por ano. A insistência é tamanha que pede para o expectador do vídeo clicar em algum *link* para ser direcionado ao site da Uber e realizar o seu cadastro como motorista.

No Quadro 01, abaixo, registramos alguns vídeos com os respectivos títulos e *links* de acesso gravados e publicados pelo motorista Marlon Luz, em seu canal, que discursam para convencer que o trabalho de motorista por aplicativo é “lucrativo” e favorável para os ditos parceiros da empresa Uber, bastando seguir as dicas que oferece para ganhar mais dinheiro e economia nas corridas:

Quadro 1: Vídeos do canal do *YouTube* “Marlon Luz”

Títulos dos vídeos	Data da publicação	Link
Quais os carros permitidos na Uber?	19/05/2016	https://www.youtube.com/watch?v=XHetL7jertc&list=PLikJu4AJFqd39g-_gXsmncVKFcRtd4vJj&index=2
Qual o melhor plano de Internet para trabalhar como motorista Uber?	19/05/2016	https://www.youtube.com/watch?v=l_xjXKqFJ5E&list=PLikJu4AJFqd39g-_gXsmncVKFcRtd4vJj&index=3
Como funciona o pagamento dos parceiros da Uber?	19/05/2016	https://www.youtube.com/watch?v=-kygQ37HaWw&list=PLikJu4AJFqd39g-_gXsmncVKFcRtd4vJj&index=9
Qual a quantidade mínima de horas exigida para se trabalhar na Uber?	19/05/2016	https://www.youtube.com/watch?v=aUJnldBTVpQ&list=PLikJu4AJFqd39g-_gXsmncVKFcRtd4vJj&index=10
Qual o melhor aparelho celular para trabalhar na Uber?	19/05/2016	https://www.youtube.com/watch?v=3P6rm8t6r1E&list=PLikJu4AJFqd39g-_gXsmncVKFcRtd4vJj&index=13

²² Marlon Farias da Luz, mais conhecido como Marlon do Uber (nascido em 8 de outubro de 1980), casado e pai de 2 filhos, é um *youtuber*, empresário e empreendedor no ramo de tecnologia, ativista defensor da classe dos motoristas de aplicativos e político brasileiro. Filiado ao partido Patriota e vereador da cidade de São Paulo, foi eleito com 25.643 votos nas eleições de 2020, sendo o primeiro vereador eleito na cidade com a pauta de defender motoristas de aplicativos. Disponível em: <https://marlonluz.com.br/sobre/>. Acesso em: 10 maio de 2021.

Pode alugar carro para trabalhar na Uber?	19/05/2016	https://www.youtube.com/watch?v=Mf0Ou9y9LQA&list=PLikJu4AJFqd39g-_gXsmncVKFcRtd4vJj&index=15
Seguro de carros Uber! Qual seguradora?	29/05/2016	https://www.youtube.com/watch?v=2deIIZRViYM&list=PLikJu4AJFqd39g-_gXsmncVKFcRtd4vJj&index=11
EAR (Exerce Atividade Remunerada) na sua CNH	09/06/2016	https://www.youtube.com/watch?v=9NvtIlwg_s4&list=PLikJu4AJFqd39g-_gXsmncVKFcRtd4vJj&index=1
O que é seguro APP	13/06/2016	https://www.youtube.com/watch?v=40M2gh71vzQ&list=PLikJu4AJFqd39g-_gXsmncVKFcRtd4vJj&index=7
Qual o melhor carregador de celular?	22/06/2016	https://www.youtube.com/watch?v=bFT86SMIqyQ&list=PLikJu4AJFqd39g-_gXsmncVKFcRtd4vJj&index=8
Qual o melhor carro para trabalhar na Uber	30/07/2019	https://www.youtube.com/watch?v=LfEmZ6pfs6E&list=PLikJu4AJFqd39g-_gXsmncVKFcRtd4vJj&index=17
Meu primeiro dia na Uber	14/11/2019	https://www.youtube.com/watch?v=LfEmZ6pfs6E&list=PLikJu4AJFqd39g-_gXsmncVKFcRtd4vJj&index=17
7 dicas não óbvias para economizar combustível	13/02/2020	https://www.youtube.com/watch?v=-BdUuZXshzQ&list=PLikJu4AJFqd39g-_gXsmncVKFcRtd4vJj&index=25
Urgente: Uber passa a limitar o tempo online	27/02/2020	https://www.youtube.com/watch?v=iXtHOLZ4-jU

Nota-se que os vídeos possuem um efeito pedagógico a fim instruir quanto às melhores ferramentas a trabalhar, tais como: plano de *internet*, celular, carregador de celular, seguro de vida para pessoas físicas, seguro para o automóvel, formas de economia de combustível, o carro ideal para trabalhar por aplicativo, a suposta liberdade de trabalhar por quantas horas o trabalhador quiser, etc. Embutido nos vídeos encontram-se descrições de cursos direcionados para iniciantes motoristas da Uber. Ou seja, apresenta a empresa como uma opção favorável para as pessoas sem renda e sem ocupação laboral trabalhar de forma empreendedora.

3.2 Trabalho e a positivação da exploração

O trabalho explorado constituído pelo sistema capitalista é reproduzido ante à alienação que a sociedade se organiza por meio da divisão social do trabalho. Netto (2006), esclarece:

Basicamente, a alienação é própria de sociedades onde têm vigência a divisão social do trabalho e a propriedade privada dos meios de produção fundamentais, sociedades nas quais o produto da atividade do trabalhador não

lhe pertence, nas quais o trabalhador é expropriado – quer dizer, sociedades nas quais existem formas determinadas de exploração do homem pelo homem. Com seus fundamentos na organização econômico-social da sociedade, na exploração, a alienação penetra o conjunto das relações sociais. Manifestando-se primariamente nas relações de trabalho (entre o trabalhador, seus instrumentos de trabalho e seus produtos), a alienação marca as expressões materiais e ideais de toda a sociedade – esta e seus membros movem-se numa cultura alienada que envolve a todos e a tudo: as objetivações humanas, alienadas, deixam de promover a humanização do homem e passam a estimular regressões do ser social. (NETTO, 2006, p. 30)

Como elucidam Previtali e Fagiani (2019), “Em outras palavras, no capitalismo, o ser humano é alienado de si mesmo no e pelo trabalho posto que o trabalho passa a ser objeto de exploração e manipulação pela classe burguesa na sua dimensão abstrata” (PREVITALI; FAGIANI, 2019, p. 25).

É possível verificar a alienação do trabalho do motorista por aplicativo, quando o próprio motorista, nessa condição de trabalho, difunde a ideia de que o trabalho é benéfico e lucrativo sem comungar qualquer crítica, e o pior: influenciando outros trabalhadores a se tornarem motoristas por aplicativo. Essa reprodução do trabalho explorado representa a alienação mediante a cultura de trabalho empreendedor e o estranhamento ao processo, cujos trabalhadores não são adquirentes e donos dos meios produtivos da propriedade privada, no caso a plataforma tecnológica do aplicativo Uber, mas trabalha para o mesmo de forma expropriada e alienada.

O vídeo do *YouTube* “1 ano de Uber... Valeu a pena?”²³, com 3.626.290 visualizações, no canal do *youtuber* Marlon Luz, contendo 13 minutos e 19 segundos de duração, publicado em 20 de junho de 2016, foi um dos vídeos mais visualizados no canal, o qual relata possíveis ganhos que o motorista por aplicativo pode auferir, baseado em horas longas de trabalho, havendo condições de receber mais que um salário mínimo legal aplicado no país. Chega a mostrar anotações a próprio punho, planilhas de custos e receitas de forma que o serviço passa a ser “vantajoso” aos olhos de quem trabalha naquela atividade autônoma. Assim retrata, segundo as declarações do motorista Marlon:

Então vamos lá, corridas foram 1.529 corridas, muita corrida né? 42 semana, 1.605 horas trabalhadas no ano faturamento conta bancária R\$52.701,26 reais e R\$1.386,87 por semana trabalhada R\$ 32,83 por hora dos números também tá bem bom né? (...)

²³ Vídeo disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=gGq3oKhAkj8>. Acesso em: 20 jul. 2020.

Figura 6: Imagem do vídeo “1 ano de Uber... Valeu a pena?” - faturamento



Fonte: Print da tela do vídeo “1 ano de Uber... Valeu a pena?” do canal Uber do Marlon (2016)

E continua:

Mas agora vamos para fase triste, que é a parte dos custos, né? [...] Vamos lá investimento R\$ 502,00 foi esse suporte, enfim é carregador de bateria do celular esse tipo de coisa total de investimentos, manutenção e revisão do carro R\$ 2.797,89 um negocinho para arrumar, então coisas aditivos esse tipo de coisa está tudo aqui. [...] R\$ 450,00 no ano para fazer higienização dos bancos quem é motorista sabe que a gente tem que lavar muito carro é bastante frequente [...] eu gastei R\$ 1.470,00 de lavagem durante um ano num total de 62 lavagens. Eu contratei um plano celular especificamente para trabalhar para isso esse plano de internet me custou em um ano R\$ 1.884,07 do total. No ano águas que a gente dá aos passageiros foi um total de R\$685,49, os doces as balinhas R\$ 164,85 de balinha. Combustível é de longe o maior gasto da gente [...] eu gastei R\$ 12.326,99 de combustível seja álcool seja a gasolina de vez em quando, tem mais um item que eu coloquei aqui nessa lista de custos que é multas, infelizmente, tomei três multas que deu no total de R\$297,93 e pelo visto eu vou ganhar, mas como eu já paguei, porque tá paga ok, né? [...] Compartilhando total de custos de R\$ 20.579,22 em um ano. Por que são custos que eles são proporcionais ao trabalho, quanto mais eu trabalho mais custo também tem, então ganho mais, mas também gasto mais por causa do mais, né? [...] menos, então o IPVA e o seguro desse carro, então não adianta trabalhar mais ou se eu trabalho a menos, IPVA e o seguro do carro vai continuar o mesmo não vai mudar, mas eu coloquei aqui também para ser considerado e também IPVA e seguro de cada carro muda de pessoa para pessoa, de carro para carro, então não são custos que também pode dizer que vão ser os mesmos não vai mudar IPVA R\$1.344,00 e de seguro eu gastei R\$3.422,13. Então eu vou chamar esse outro total o custo total C2 de R\$25.345,35. Perfeito, então! Eu tenho um total de custos também C1 que é um custo que é com os custos proporcionais o quanto eu trabalho e um custo C2 que ele leva em consideração também um custo fixo anual IPVA e seguro e que não depende de quanto eu trabalho.

Figura 7: Imagem do vídeo “1 ano de Uber... Valeu a pena?” - custos

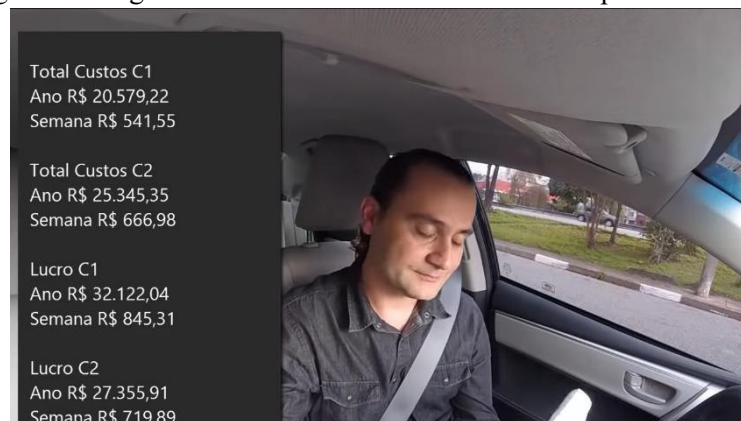


Fonte: *Print* da tela do vídeo “1 ano de Uber... Valeu a pena?” (2016)

Resumindo:

[...] fazer um resumo, então. O meu custo total C1, eu tenho total dos serviços proporcionais que leva em consideração também custo R\$ 20.579,22 no ano e o custo semanal de R\$ 541,55. E se for considerar o seguro e IPVA ficou um custo total C2 de R\$25.345,35 ao ano e por semana de trabalho R\$ 666,98 lucro. Total considerando lucro e faturamento menos os gastos C1, ou seja, aquele que não leva em consideração, entendeu? Dá um lucro de R\$32.122,04 no ano e semanal R\$ 845,31. E se for considerar o custo de IPVA e seguro, então o meu lucro teria ficado no ano de R\$27.355,91, sendo um lucro semanal de R\$719,89.

Figura 8: Imagem do vídeo “1 ano de Uber... Valeu a pena?” - resumo



Fonte: *Print* da tela do vídeo “1 ano de Uber... Valeu a pena?” (2016)

E conclui:

[...] se conclui aqui é que por exemplo, combustível que é o maior vilão e muita gente me conta isso ele representa 23,4% do faturamento. Tem gente veio dizer que gasta metade não sei, que para mim ele representou em 23,4% do faturamento, por hora eu ganhei R\$ 32,83. O lucro por hora de C1 R\$ 20,01 isso sem considerando os custos de seguro por hora de R\$ 17,04. E normalmente o motorista Uber, ele trabalha 40 a 50 horas por semana até mais

de 50 vários motoristas que trabalham 60 horas por semana, eu calculei aqui e descobri que nessa proporção que eu tenho trabalhado trabalhando 50 horas por semana eu tiraria de lucro na semana o valor de R\$ 852,00 que é muito próximo do valor de um salário mínimo motorista Uber você tira um salário mínimo por semana.

Figura 9 Imagem do vídeo “1 ano de Uber... Valeu a pena?” - lucro



Fonte: *Print* da tela do vídeo 1 ano de Uber... Valeu a pena? (2016)

O discurso teoricamente lucrativo sobre o serviço de motorista Uber induz a acreditar que a condição de trabalho autônomo/empreendedor, auferindo pelo menos um salário mínimo por semana, segundo os cálculos apresentados pelo *youtuber*, revela flagrante alienação do próprio *youtuber* e dos seus seguidores que acreditam nessa proposta de quanto mais trabalha mais se ganha, sem se darem conta que estão inseridos na armadilha da mais-valia absoluta que suga todo o tempo e vitalidade do trabalhador sem qualquer direito assistido, havendo, ainda, total controle sobre suas ações na falsa ideia de autonomia do empreendedor, revelando também um trabalho explorado e precário.

Há de observar nesse mesmo vídeo do *YouTube* “1 ano de Uber... Valeu a pena?” do canal Marlon Luz, explicando que propositalmente não foi contabilizado a despesa em seus cálculos relativa à alimentação, porque, de acordo com ele, essa despesa seria da própria pessoa, uma despesa de “vida e não de trabalho”. Quer dizer, pelo entendimento do Marlon Luz, o motorista por aplicativo de qualquer forma terá gastos para se alimentar, então não poderia inserir valores de alimentação na planilha de custos, o que é um equívoco. Dialeticamente, é verificável que se exige do motorista por aplicativo altas horas de trabalho por dia, por semana e por mês, portanto, não há como separar vida pessoal com a vida profissional durante o trabalho (até mesmo porque o tempo de se alimentar e das demais necessidades básicas, tais como: dormir, urinar, obrar, intervalo para descanso, etc. impossibilitam novas “corridas”), configurando assim um trabalho exaustivo, cansativo, tendencioso ao adoecimento e sujeito aos

riscos de trânsito, com acidentes, assaltos e criminalidades, tudo em prol da jornada de trabalho com várias corridas e o tempo de espera por chamadas de passageiros.

Nota-se assim, que o controle da utilização do tempo, feito antes por cronômetros e pela taylorização do trabalho, torna-se extremamente controlado pelo próprio trabalhador.

Cita-se a fala do *youtuber* Marlon Luz, do vídeo “1 ano de Uber... Valeu a pena?” (2016):

[...] eu não contabilizei as refeições então não tinha esse valor anotado. E sinceramente é eu não considero refeição um custo de trabalho é um custo de vida, certo? Independente de trabalhar ou não eu tenho que comer perfeito? Claro que quando a gente está trabalhando a gente tem que comer fora e tudo mais, mas muitas vezes eu resolvi isso é pegando um potinho um sanduíche e comendo no carro mesmo ou então em casa na hora do almoço em casa, então praticamente não gastei comida na rua eu sempre dei um jeito que sempre me virei pra comer em casa ou de repente um lanche na rua, o lanche que eu mesmo carreguei dentro do carro, então eu não tive esse gasto de refeição, certo? E eu também não anotei, até teve alguns pouquinhos quando come na rua, mas acabei não anotando esses gastos de refeição. Eu não considero gasto é um custo do trabalho, considera um custo de vida pra você viver, você tem que comer, então não é só porque você está trabalhando que você vai embutir a refeição, mas enfim, eu não considere eles, é isso pessoal.

Nesse raciocínio, sobre o entendimento dos gastos com a alimentação não inseridos e contabilizados na planilha de custos, contrariamente, não faz sentido não considerar como despesa no exercício da função de motorista por aplicativo, porque ser dono do próprio negócio sem remunerar sua refeição é negar a existência do pró-labore (se for considerar essa atividade como empreendedora, já que se trata da remuneração que o dono do negócio tem para si, isto é, o pagamento da própria mão-de-obra na condição de motorista) ou negar a existência de auxílio-alimentação (caso em que, facultativamente, algumas empresas concedem para o trabalhador na forma de benefício do cargo). É uma contradição de si, considerando que os custos de vida são suportados pelo que se ganha no trabalho.

De maneira antagônica, estará induzindo as pessoas de que as necessidades básicas de alimentar, dormir, ir ao banheiro e pausa para o descanso não são fundamentais para o trabalho, o que é um erro, porque as pessoas (os motoristas, os trabalhadores) não devem ser considerados como máquinas automatizadas que não precisam suprir suas condições mínimas para se manter vivas com trabalhos manuais, exaustivos, sem pausas e com horas extras não remuneradas, será o labor sugando a vitalidade da pessoa em benefício do capital.

Esse fundamento contestável gera a disposição para crer que o motorista poderá, futuramente, ser substituído por máquinas, o que já é uma realidade para a empresa Uber que

vem investindo em carros sem motorista, totalmente automático no uso de Inteligência Artificial e em *drones* que fazem entrega de comida pela *Uber Eats*. Isso assegura o discurso da expropriação da força de trabalho sem qualquer compensação, perpetuando a mais-valia absoluta a favor da Uber.

3.3 Trabalho e adoecimento

A atividade de motorista por aplicativo como meio de trabalho instaura riscos à saúde e à vida do trabalhador tanto quanto um empregado regido pela CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) trabalhando em uma empresa. Os riscos vão desde acidentes de trânsito, bem como doenças que desencadeiam mediante o exercício do trabalho, e até perigo com assaltos, morte na direção e homicídios. Mas é sabido, conforme a CLT em seu dispositivo do Artigo 75-E, que “O empregador deverá instruir os empregados, de maneira expressa e ostensiva, quanto às precauções a tomar a fim de evitar doenças e acidentes de trabalho” (CLT, 2021) e existe responsabilidade sobre o empregador, caso descumpra o mandamento celetista e configure falta por parte da empresa.

No livro “Eu trabalhava com dor: trabalho e adoecimento nos frigoríficos”, (VARUSSA, 2016) o autor traz relatos dos trabalhadores da produção frigorífica nas regiões oeste e sudoeste do Estado do Paraná sobre as condições de trabalho e o modo de vida desses trabalhadores:

Na perspectiva dos trabalhadores, a saga da avicultura industrial não tem os mesmos contornos narrativos, tal como construída pela burguesia agroindustrial brasileira. Os relatos dos trabalhadores contam histórias reais. As relações sociais de trabalho vividas no oeste do Paraná, que fazem a riqueza das agroindústrias, são alimentadas pela mais-valia extraída dos corpos outrora são agora adoecidos pelo trabalho. (VARUSSA, 2016, n.p.)

De acordo com esses relatos, os trabalhadores adoeceram na execução dos seus trabalhos nos frigoríficos com “atividades repetitivas, monótonas, pesadas e, não raro, ergonomicamente prejudiciais à saúde, mutilando os corpos outrora são” (VARUSSA, 2016, n.p.). Nesse bojo há também relato de motorista por aplicativo que adoeceu quando da execução das suas atividades laborais, o que, por analogia, também caracteriza o adoecimento em função do trabalho, prevalecendo a mais-valia e a expropriação pelo capital.

O canal do *YouTube* que foi observado e assistido vários vídeos destinados aos motoristas por aplicativo é o canal “Thomas De Castro”²⁴, com 309 mil inscritos (na data de 10/05/2021). Trata-se de um *youtuber* que produziu vídeos quando era motorista por aplicativo na cidade de Porto Alegre/RS, deixando o trabalho de motorista passando a ser investidor na bolsa de valores.²⁵

Há um vídeo do canal “Thomas De Castro”, intitulado “Fiquei Doente Na Uber (Perdi Um Rim)”²⁶, duração de 32 minutos, com 92.361 visualizações, publicado em 03 de março de 2019, o qual relata um período da sua vida em que sua saúde se debilita durante o trabalho de motorista pelo aplicativo da Uber, tendo de ser internado por alguns dias no hospital, ficando impossibilitado de trabalhar para tratar a doença leptospirose que danificou o seu fígado e o seu rim, nessa ocasião descobriu que possuía somente um rim.

Na sequência, expõe outros momentos, um em que sofreu acidente em casa e teve de ser hospitalizado tendo quebrado alguns ossos e perdendo a audição do ouvido do lado direito, e outra passagem descreve que desde nascença possui uma deficiência no olho esquerdo, a qual inicialmente não o impediria de dirigir, mas que com o passar do tempo poderia agravar a doença em sua visão.

Em seguida, diz que o canal é destinado àqueles que querem ganhar dinheiro, por isso deixou a ocupação de motorista por aplicativo para ser investidor na bolsa de valores, trazendo, ao final, uma mensagem motivacional de que, apesar de todas as dificuldades enfrentadas por sua saúde e por vários anos com trabalho árduo como motorista de aplicativo, ele conseguiu prosperar e conquistar sua independência econômico-financeira graças ao conhecimento que buscou sobre investimentos na bolsa de valores, podendo repassar esses ensinamentos para demais pessoas que queiram aprender com os seus cursos.

contar é o dia que eu fiquei doente trabalhando pela Uber uma história real, todas as histórias que conta aqui no canal são reais, tá! [...] foi em 2016, dezembro 2016 e 2017 ali no meio do ano é quando entrei na Uber era muito bom que tinha umas dinâmicas legais [...] tinha virado a noite toda comecei a

²⁴ Quem será o seu professor - Thomas de Castro conta com mais de 12 anos de experiência no mercado financeiro, é considerado por muitos um dos melhores operadores de *day trade* do Brasil, mantendo ganhos e consistência por longos períodos. Suas estratégias simples e muito assertivas já ajudaram milhares de pessoas a terem resultados positivos na Bolsa de Valores. Seu trabalho no Youtube é reconhecido por mais de 300 mil pessoas. Disponível em: <http://escolaparauber.com.br/>. Acesso em: 11 maio 2021.

²⁵ Ofertando cursos com ensinamentos de como investir e ganhar dinheiro na bolsa de valores, através de assinaturas pagas nos pacotes disponíveis no site: www.escolaparauber.com.br.

²⁶ Vídeo disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=ZfvEoSMG3bI&list=PLAaQSIIvD2tMZ-Ee0KHj7QOKbRUD432D&index=65>. Acesso em: 30 abr. 2020.

trabalhar seis da manhã e virei a noite toda, e comecei a trabalhar seis da tarde do dia anterior até as seis da manhã [...] eu parei que estava com vontade dá uma mijada, parei para quem conhece ali na Dom Pedro em Porto Alegre, parei na subida dela e estou tirando um mijo e quando eu olhei assim estava extremamente amarelo foi descendo pela rua assim se misturando a água da chuva estava muito amarelo, mas como eu só ficava sentado tempo dentro do carro nem dei bola que se foda [...] passou uma semana não naquele mesmo dia já me sentir enjoado senti muito mal, tá! Aí passou os dois dias eu comecei a ter muito enjoo não conseguia comer direito, uma fraqueza e não dei bola. Passou uma semana certinho comecei a ficar com os olhos amarelo [...] naquela época a pior época da minha vida uma das piores foi trabalhando na Uber certo? Financeiramente, psicologicamente, foi uma merda trabalhar no Uber assim, foi um dos piores momentos. Não é reclamando da Uber, ele dá um pouquinho a mais do que a média normal não é reclamação, estou dizendo que o que foi é por essa questão de avaliação estrelinha o caralho a quatro [...] me senti muito mal eu fazia uma corrida e tinha que parar o carro para dormir 10 minutos, eu não conseguia ter força e eu não conseguia comer, era tudo horrível era um enjoo constante com vontade de vomitar, a minha mulher vai no médico, eu não posso, não posso parar um dia, não posso, não posso e não posso, não tinha como prestação do carro atrasada a prestação do carro pagava uma pela outra vencia, quando vencia a segunda eu pagava a aqui estava atrasada, era o dia inteiro a financeira ligando pra minha casa cobrando a prestação de 600 reais para você entender nunca, nunca conseguia pagar em dia, eu estava tão endividado com cartão de crédito bá! Eu tava por conta do demônio sabe? Beleza! Então não podia parar, não podia me dar o luxo de ficar doente, eu nunca fui arregão, posso perder as pernas que eu saio rastejando, mas tá doendo, não, não não sou viadão, eu sou do mundo não tem frescura já passei por muita coisa já enterrei muita gente já, eu como a dor no café da manhã, então não tenta me botar medo maninho [...] então, tá hoje à noite eu vou no médico, faço poucas corridas no final de semana, domingo eu acho que era domingo, eu ia num hospital público [...] “seu Thomas, senhor tá com um baita de um problema no fígado, o seu fígado do senhor não tem, está se desmanchando” [...] aí a leptospirose me pegou, aí eu estava fudido. A doutora falou, “Bá tu tá mal, nunca vi um fígado tão dissolvido como o teu, vamos fazer os exames”, nisso já passou três dias, aí eu louco pra ir embora, eu pensando, sabe quanto eu dei à minha mulher, pequeno gafanhoto? Para ela passar a semana toda? Eu dei 50 reais pra ela e o carro tinha meio tanque de gasolina, era tudo que eu tinha, era 50 pila e o carro tinha meio tanque de gasolina para passar uma semana com os meus filhos [...] a médica não liberava porque estava muito mal e eu não conseguia nem andar, assim nem conseguia ir ao banheiro tomar banho, mas eu não tinha força nenhuma, total fraqueza enorme por causa do fígado, aí é eu cheguei na quinta pela manhã eu quero ir embora de qualquer maneira [...] mas eu sabia que o mais importante naquele momento era sustentar a minha família e não a minha vida, a minha vida que se fodesse, um dia ia morrer de qualquer maneira mesmo, então tá, tomei os remédios se é para me regenerar, então vai me regenerar [...] moral da história deu uma semana eu fiquei assim ó, fazendo uma, duas corridas dormindo dez minutos, uma, duas corridas e dormia dez minutos, eu fazia no máximo 80, 100 reais por dia limpo pra mim, não conseguia trabalhar mais, mas era melhor que está no hospital ²⁷

²⁷ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=ZfvEoSMG3bI&list=PLAaQSIILvD2tMZ-Ee0KHj7QOKbRUD432D&index=65>. Acesso em 11 maio 2021.

Verifica-se que o motorista pelo aplicativo Uber, Thomas, precisava da sua saúde para prover o seu sustento e o da sua família, sem qualquer auxílio previdenciário ou trabalhista, quando adoeceu. Ele revela, nitidamente, que trabalhava por horas pelo aplicativo sem descanso, sofrendo pressão por avaliações dos passageiros (as estrelinhas), trabalhando, principalmente, no período noturno (iniciando às 18h, findando às 6h do dia seguinte). Demonstra profunda angústia, quando recorda das dificuldades financeiras de pagar o carro financiado que era usado no serviço de motorista por aplicativo, havendo muita preocupação de como prover sua família estando no hospital tratando a saúde, não tendo dinheiro, assistência ou qualquer benefício para custear os gastos dos dias que não trabalharia pelo aplicativo, o que revela a mais-valia extraída da força de trabalho pela empresa Uber. Nas palavras de Netto (2006):

A força de trabalho, durante a jornada de trabalho, produz mais-valor que aquele necessário à sua produção/reprodução, valor esse expresso no salário; assim, mesmo pagando o valor da força de trabalho, o capitalista extrai da jornada de trabalho do trabalhador um excedente (a mais-valia, fonte do seu lucro). Numa palavra, do valor criado pela força de trabalho, a parte que excede o valor de sua produção/reprodução é apropriada pelo capitalista – a relação capital/trabalho, personalizada na relação capitalista/proletário, consiste, pois, na expropriação (ou extração, ou extorsão) do excedente devido ao produtor direto (o trabalhador): é nessa relação de exploração que se funda o MPC²⁸. (NETTO, 2006, p. 69, 70)

Sobre a jornada de trabalho do motorista por aplicativo, o *youtuber* e ex-motorista por aplicativo - Thomas, no canal “Thomas De Castro”, publicou um vídeo “Não Existe Vida Sem Dinheiro”, com 45.847 visualizações, divulgado em 13 de novembro de 2019, com duração de 14 minutos e quarenta e oito segundos, descreve a alta carga horária que exerce o trabalhador:

Boa noite, gurizada! Meu nome é Thomas, motorista de aplicativo há quase três anos [...] eu era motorista profissional de aplicativo não sei se existe isso, né? Hoje eu sou motorista esporádico, estou aqui agora é duas e vinte e seis da manhã, tô na zona sul de Porto Alegre, fazendo só os vídeos pra ver como que tá o setor de aplicativos [...] hoje já já tem outros negócios, atuo na bolsa de valores e tudo mais [...] muita gente me ofende me chama de filho da puta, escravo da Uber e não sei quê, nessa época estava trabalhando só na Uber e fiz esse valor toda semana, mas eu fazia isso todas as semanas é uma coisa frequente e o que acontecia eu tinha vários colegas que fazia 8 horas de trabalho por dia, sempre fiz 12 horas de trabalho por dia às vezes fazia 15 e teve vez que eu fiz 24, várias vezes eu fiz 24, chegava em casa dormia duas

²⁸ O modo de produção capitalista (que, para simplificar, designaremos a partir de agora pela sigla MPC), que sucedeu, no Ocidente, ao modo de produção feudal, é hoje dominante em escala mundial. (NETTO, 2006, p. 65)

três horas e voltava de novo pra batida, porque eu queria o melhor para minha família e deu resultado tanto consegui um mero conforto naquela época pra minha família [...] aqui nos aplicativos menos de 12 horas tu não vai conseguir nada além de sobreviver, tu vai só sobreviver, mas jamais vai dar algum tipo de dinheiro pelo qual possa guardar para ter um futuro, tá? 12 horas pra cima já começa a entrar num patamar onde pode ser que sobra alguma coisinha e começa a construir alguma ideia na tua cabeça pra ganhar dinheiro. 10 horas de trabalho por dia é como eu falei, tu vai sobreviver 8 horas de jornada por dia nos aplicativos vai doer, mas a verdade é que tu vai fracassar com total certeza. 8 horas tu não vai nem pagar a prestação do teu carro em dia [...] para fazer 300 pila, aqui na minha cidade requer 12 horas de trabalho por dia, às vezes 11, às vezes 15, tu tem que abrir mão, se tu quer vencer na vida, tu vai ter que abrir mão de algumas coisas, eu abri mão dos meus filhos de ver eles está crescendo que eu só trabalhava, trabalhei muito, muito, muito, muito, muito, muito.²⁹

Observa-se, pelos esclarecimentos do ex-motorista por aplicativo, no vídeo, que a jornada de trabalho permanecia sempre acima de oito horas diárias, havendo sempre o excedente de doze, quinze e até vinte e quatro horas. Ele deixa claro que essa atividade laboral, perfazendo somente oito horas diárias, será somente o suficiente para sobreviver minimamente, e inábil até para pagar a prestação do carro, caso seja financiado para trabalhar como motorista Uber. A realidade de que o capital faz expropriação do trabalhador através da sua excedente jornada de trabalho é tão verídica que o *youtuber* condiciona que para se ter um ganho financeiro que “sobra alguma coisinha” terá o trabalhador que abrir mão de ver seus filhos crescerem, ou seja, o trabalho excedente não permitirá que o trabalhador tenha uma vida familiar ou uma vida digna, restando somente a exploração por meio do sustento da mais valia, citamos Netto (2006):

Voltemos à jornada de trabalho: aquilo que importa ao capitalista é o tempo de trabalho excedente – se é nesta parte da jornada que se produz o excedente de que ele vai apropriar-se, interessa-lhe a ampliação desta parte da jornada. Um modo de ampliar o tempo de trabalho excedente consiste na extensão da jornada de trabalho sem alteração do salário: aumentando-se a duração da jornada (dez, doze, catorze horas etc.), conserva-se a mesma duração do tempo de trabalho necessário e acresce o tempo de trabalho excedente. Esse modo de incrementar a produção do excedente a ser apropriado pelo capitalista designa-se como produção de mais-valia absoluta. Compreende-se, pois, por que ao capitalista sempre interessem longas jornadas de trabalho: jornada mais longa significa mais trabalho excedente. (NETTO, 2006, p. 74)

Desse modo, a jornada excedente faz a acumulação do capital através da mais-valia, perpetuando nas relações sociais do trabalho uberizado.

²⁹ Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=fOO6MF-_Hxc&list=PLAaQSIILvD2tMZ-Ee0KHj7QOKbRUD432D&index=163. Acesso em: 11 maio 2021.

4 EFEITOS DA UBERIZAÇÃO

A categoria da uberização impacta diversas áreas, uma delas, que é uma forma de instituição da sociedade, é o ordenamento jurídico. Em alguns países e no Brasil, os tribunais tiveram que debater a questão legal sobre o enquadramento ou não dos trabalhadores uberizados (motorista da empresa Uber) com ou sem o vínculo empregatício.

Mas antes é preciso esclarecer que no campo jurídico houve mudanças na correlação de forças entre empregadores e trabalhadores, o que possibilitou a radicalidade da uberização no Brasil. A política, por meio das suas ações governamentais, começou a agir com mais evidência pelos interesses do capital a partir do ano de 2017, com o governo do ex-presidente da República Michel Temer. As ditas mudanças referem-se à Lei nº 13.429, de 31 de março de 2017 (lei das terceirizações – atividade fim terceirizada), e a Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017, que concerne à alteração da Consolidação da Lei do Trabalho (CLT – da reforma trabalhista).

A lei da terceirização e da reforma trabalhista subsidiaram a compreensão do Acórdão do TST (Tribunal Superior do Trabalho) que não reconheceu o vínculo empregatício do entregador por aplicativo. Essas mudanças legais permitiram que juízes, desembargadores e ministros tomassem decisões materiais posteriores e contrárias à vinculação trabalhista, em meio a ambiência social de profundas transformações de direitos trabalhistas e sociais, fazendo romper o limite da habitual exploração da força de trabalho no país.

O neoliberalismo e a globalização têm retirado direitos mínimos do sujeito e, nos últimos anos, a política, por meio das suas ações governamentais, começou a agir com mais evidência pelos interesses do capital.

4.1 A decisão do Tribunal Superior do Trabalho - TST

O Acórdão do Tribunal Superior do Trabalho – TST, julgado em 05/02/2020, do processo do Recurso de Revista nº RR-1000123.89.2017.5.02.0038, compreende na decisão da 5ª Turma, trata o seguinte:

O Reclamante (motorista por aplicativo), adentrou com Reclamação Trabalhista na Vara do Trabalho da Justiça do Trabalho de 1ª Instância, contra a UBER do Brasil Tecnologia LTDA e UBER International Holding BV, requerendo em síntese o reconhecimento do vínculo empregatício e anotações na CTPS (Carteira de Trabalho e Previdência Social) entre os dias

17/07/2015 a 14/06/2016, na função de motorista e o recebimento de parcelas correspondentes, tendo sido negado o reconhecimento do vínculo de emprego.

A decisão desfavorável para o motorista da Uber foi o motivo para adentrar com recurso na 2ª Instância no Tribunal Regional do Trabalho – TRT da 2ª Região, o qual reconheceu presentes os elementos do vínculo do emprego entre o motorista e a Uber. No entanto, não aceitando esta decisão, a empresa pleiteou outro recurso, desta vez na 3ª Instância, no TST, que deu provimento ao recurso reformando o acórdão, pelo não reconhecimento do caráter empregatício no caso concreto (BRASIL, 2020). Eis o breve relato do movimento dos autos. Passemos para a matéria debatida.

Na 3ª Instância, o TST, examinou se havia ou não a aplicação do Art. 3º da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), que dispõe dos requisitos para configurar o vínculo do emprego, são eles: habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação.

Para entendimento das teses jurídicas apresentadas pelas partes, passemos a expor os argumentos fundamentados pelo Reclamante, motorista pelo aplicativo da Uber. Senão vejamos:

Para o reconhecimento do vínculo de emprego, alega que há a habitualidade nos serviços de motorista, porque no período requisitado (17/07/2015 a 14/06/2016) teve trabalho habitual de forma contínua. Tendo sido comprovado por provas documentais.

A onerosidade se vale pela contrapartida remunerada e recebida das Reclamadas, considerando que existem trabalhadores que ganham seus salários e remunerações pela oportunidade que o emprego os dão, assim como alegam e comparam aos serviços de garçons, que possuem sua remuneração às vezes até de forma mais vantajosa, as gorjetas que recebem dos clientes dos estabelecimentos do empregador, aduzindo a doutrina e a jurisprudência que admitem o pagamento do salário e da remuneração por terceiros e não diretamente por aqueles que os empregam.

E ao argumento de contrato de parceria entre as partes, o Reclamante, por sua vez refuta afirmando e comprovando que a empresa detinha o percentual de 20% a 25% por cada corrida executada pelo motorista, cada vez que utilizava o aplicativo. O dito contrato de parceria não se valeria de equilíbrio entre as partes como parceiros, porque o motorista arca com as despesas sobre o carro, tais como, aluguel do veículo, despesas com manutenção, combustível, telefone celular e provedor de internet, não sendo coerente a comparação feita pelas empresas quanto a trabalhadoras manicures nos salões de beleza, eis que as mesmas detêm despesas mínimas (comparadas com as do motorista por aplicativo) se valendo de percentuais superiores a 50% a cada serviço realizado, sendo este um patamar mínimo a ser considerado um acordo ou contrato de parceria equilibrado.

No que diz respeito ao indivíduo, é verificado que o aplicativo necessita de cadastro dos motoristas, sendo configurada a prestação do serviço de forma pessoal, não podendo sub-rogar a outrem, importando quem está conduzindo o veículo.

Sobre a subordinação contrapondo a suposta autonomia do trabalho, os motoristas por aplicativo poderiam atribuir descontos no valor cobrado aos passageiros, mas não podem os valores de possíveis descontos serem repassados para as empresas Reclamadas, porque o valor percebido é entre 20% a 25% sobre os valores da corrida, no cálculo que a plataforma gere com tempo x distância sobre cada corrida. Assim, a alegação de autonomia é falsa, considerando que não há liberdade de contratação nos valores cobrados entre os passageiros e o motorista, já que a taxa de serviço não pode ser alterada com a plataforma.

Noutro turno, ainda sobre subordinação, em depoimento nos autos, o Reclamante diz que se não atingisse o mínimo de 45 clientes por semana, não receberia incentivos da empresa. A taxa de cancelamento das corridas com os passageiros estava alta, havendo também limite para isso ocorrer; e caso ficasse off-line do aplicativo ilimitadamente, poderia ser cortado/desvinculado da plataforma.

As avaliações dos usuários passageiros eram decisivas para a manutenção do cadastro do motorista na plataforma UBER e se as mesmas fossem baixas, haveria descredenciamento dos mesmos, o que *in casu* foi o que ocorreu com o Reclamante.

Ademais, o critério de exclusividade não faz parte dos requisitos para existência de relação de emprego, tendo em vista que trabalhadores formais podem ter mais de uma atividade laboral. (BRASIL, 2020)

Dessa forma, os argumentos apresentados pelo motorista (o Recorrido) dizem que: “com as relações de trabalho hoje impostas pelos avanços tecnológicos fala-se em trabalho subordinado e trabalho parasubordinado. Contando ainda que o molde de trabalho tratado aqui não configura Economia Compartilhada” (BRASIL, 2020), tendo em vista que:

Esse tipo de modelo demonstra formas colaborativas de serviços de maneira horizontal propiciada por tecnologias, como por exemplo, as caronas compartilhadas em que os passageiros fazem o intermédio do compartilhamento do transporte por meio de aplicativos; o que difere da Uber que auferir lucro sem nada compartilhar. E se assim fossem somente uma empresa de tecnologia no préstimo da sua plataforma para realizar mobilidade urbana, a empresa não sugeriria o preço por cada serviço de transporte (BRASIL, 2020).

Insta informar que, de acordo com os autos, (BRASIL, 2020) as empresas que recorrem no TST possuem seguro para proteção de acidentes pessoais dos usuários, ou seja, seguro para os motoristas e os passageiros, o que revela sua responsabilidade com a integridades física dos mesmos, aludindo sua real atividade empresarial: o transporte.

Por outro lado, aos argumentos trazidos pelas empresas, versam o seguinte:

O Reclamante contratou os serviços de mediação digital da empresa Reclamada, tendo concordado com os termos e condições anuídos pelo mesmo. Ao que pesem os quesitos de habitualidade e subordinação, os mesmos são contrapostos pela autonomia que o motorista por aplicativo possa

ter nas suas atividades, podendo estar off-line nos momentos que julgar ser apropriados, sem sofrer punições, gozando de liberdade para organizar sua rotina de trabalho, estipulando os dias e horários para trabalhar, sem qualquer fiscalização por parte das empresas. Considerando que se trata de um motorista parceiro que concordou com o termo estipulado entre as partes, sendo que a empresa é da atividade de tecnologia e não do ramo de transportes o que condiz com o entendimento de Economia Compartilhada nos moldes atuais, pois os motoristas parceiros se valem da plataforma para desempenhar suas funções. Ademais, sobre o termo acordado, as empresas afirmam que é o trabalhador quem remunera a empresa e não o contrário, o que afastaria a presunção de onerosidade no pleito.

Ainda ao que refere a subordinação, o fato de existir avaliações dos motoristas no aplicativo, implica somente uma conduta comercial para os usuários passageiros se sentirem confortáveis com serviço de qualidade e confiabilidade. E os valores sugeridos pelas empresas em cada corrida não atribui subordinação entre o motorista parceiro e a plataforma, porque são sugestões de preços.

Sobre o critério de pessoalidade as Reclamadas aduzem em defesa, que o veículo usado pelos motoristas pode ser utilizado por outros motoristas, assim sendo, até contesta o fato do Reclamante ter custos altos na proporção que ganha, no acordo de parceria. (BRASIL, 2020)

Após avaliar os fundamentos das partes arguidos e decididos pela Vara do Trabalho e o TRT, o TST por sua vez, compreendeu que dadas as provas aos autos houve confissão do motorista por aplicativo que detém autonomia na prestação dos seus serviços, admitindo a possibilidade de quedar *off-line* sem delimitação de tempo, ocasião que reflete ausência completa e voluntária.

Destarte, o TST considerou (BRASIL, 2020) que o motorista pode planejar e organizar os seus horários de serviço, contemplando dia, horário e quantidade de clientes a atender por dia, o que é contrário ao vínculo do emprego estatuído na CLT que tem como pressuposto basilar o caráter da subordinação, elemento este que se distingue do trabalho autônomo.

Ademais, foi deliberado pelo tribunal que as Reclamadas correspondem a uma interface digital que faz o intermédio entre o passageiro e o motorista cadastrado, tendo este anuído com os serviços da dita intermediação.

No que tange o valor recebido pelo motorista, o importe de 80% a 75%, entenderam que esse percentual é superior ao que a Corte entende como suficiente para a caracterização de relação de parceria, considerando que o valor para rateio em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória, o que não prospera uma relação empregatícia.

Sobre as avaliações feitas por usuários passageiros aos motoristas por aplicativo, o TST considera que se trata de ferramenta de *feedback* quanto a qualidade dos serviços do condutor, o que reporta interesse a todos envolvidos para mensurar qualidade e confiabilidade, o que contraria a presença de subordinação. (BRASIL, 2020)

Por fim, o TST (BRASIL, 2020) consubstancia na notoriedade mundial das Reclamadas e as relações de trabalho modificadas pela revolução tecnológica, compreendendo a oportunidade de entrega de trabalho como forma alternativa e fonte de renda em tempos de desemprego formal crescente. Sendo certo que a Corte Superior trabalhista se incumbe ficar atenta à preservação dos princípios que norteiam a relação de emprego, desde que todos os requisitos (pessoalidade, subordinação, onerosidade e habitualidade) estejam presentes.

Concluindo ainda que, a proteção ao trabalhador não se sobrepõe às formas de trabalho emergentes pautadas em critérios menos rígidos que permitem maior autonomia na sua realização, havendo livre acordo entre as partes. Assim sendo, por unanimidade, os Ministros da 5ª Turma do TST, entenderam ofensa ao art.3º da CLT, afastando o vínculo de emprego pretendido. (BRASIL, 2020)

Observa-se, por fim, a permanência da ampliação da exploração da força de trabalho no país (por intermédio da inovação tecnológica), aparada em mudanças legislativas (flexibilização da lei trabalhista e a terceirização da atividade fim) referendando o trabalho autônomo sem qualquer respaldo legal aos trabalhadores (motoristas e entregadores) por aplicativos ante ao viés do empreendedorismo.

Em fotos captadas pela rede social *Instagram* disponível na busca das *hashtag*³⁰ #brequedosapps #brequedosentregadores #grevedosapps #trabalhoprecário encontra-se a situação dos trabalhadores uberizados. Essas, muito comuns, informam as condicionantes vivenciada por entregadores por aplicativos (*motoboys* e ciclistas):

³⁰ “*Hashtag* é um composto de palavras-chave, ou de uma única palavra, que é precedido pelo símbolo cerquilha (#). Tags significam etiquetas e referem-se a palavras relevantes, que associadas ao símbolo # se tornam hashtags que são amplamente utilizadas nas redes sociais”. Disponível em: <https://canaltech.com.br/produtos/O-que-e-hashtag/>. Acesso em: 14 jul. 2021.

Figura 10: Ilustração das condições de trabalho de trabalhadores uberizados



Fonte: Arquivo da autora, a partir de buscas no Instagram.

O Tribunal, em tese, não considerou em suas decisões a sensibilidade pelos motoristas por aplicativos que vêm sendo prejudicados com acidentes, assaltos, crimes e mortes no trânsito, riscos que correm diariamente sem ter qualquer direito os assistindo, desamparando suas famílias e afirmando a mais-valia absoluta na relação de trabalho com a empresa Uber.

Concorda-se, portanto, que: “A Uber continua a fazer experimentos com algoritmos, lançando mão de truques para manter os motoristas conectados, e outros truques para pagar a eles o mínimo possível e para que os consumidores paguem mais”. (SLEE, 2019)

4.2 O movimento antagônico à Uberização

Os trabalhadores manifestam suas resistências de forma individual e coletiva, mas as formas individuais de resistir à opressão do capital por vezes provocam o adoecimento do sujeito, por isso a necessidade da ação coletiva do movimento da classe trabalhadora na luta

por seus direitos, o que reafirma a essencialidade dos sindicatos e das associações que visam interesses comuns a favor dos trabalhadores, principalmente no rompimento no modo de reprodução capitalista.

Sobre os interesses e as lutas entre trabalhadores e capitalistas o primeiro antagonismo que se manifesta é na remuneração da força de trabalho, conforme explica Netto (2006):

Na verdade, é na fixação do preço da força de trabalho que mais imediatamente vem à tona o antagonismo entre os interesses do capitalista e os dos trabalhadores. Ao longo da evolução do capitalismo, constatou-se que o melhor instrumento para os trabalhadores evitarem que os salários caiam abaixo do seu valor é a sua organização classista e política: quando dispõem de sindicatos fortes e partidos políticos que os representam, os trabalhadores adquirem condições para negociar favoravelmente o preço da única mercadoria que possuem (a sua força de trabalho). (NETTO, 2006, p. 71)

Dessa maneira, o antagonismo provoca resistência no âmbito do trabalho e isso acontece, porque há o controle por parte do capital que se faz na produção e na reprodução do lucro em detrimento da expropriação e exploração da força de trabalho.

A defesa da meritocracia como modo de ganhos maiores de acordo com o seu esforço faz com que a sociedade crie a ideia de que os motoristas e entregadores por aplicativos têm possibilidades de auferir rendas maiores confiantes ao seu desempenho nas corridas. Essa ideologia meritocrática se torna necessária ao discurso do trabalho autônomo e empreendedor, legitimando a uberização como um conceito pela forma de trabalho.

Analisando a totalidade, esse preceito não merece amparo, visto que as circunstâncias da vida do trabalhador (educação, direitos mínimos, etc.) e os interesses do sistema capitalista não permitem que todos prosperem, ao contrário disso, alguns prosperam por meio do trabalho dos outros. Essa racionalidade é destacada por Marx em diversas obras, tais como: “Manuscritos Filosóficos-econômicos” (1844) e “O Capital” (1871). Assim, a prática social tem pressionado essa ideia meritocrática, o que pode ser verificado por meio de relatos e o movimento que vem se formando em torno de reivindicações por melhorias na execução do serviço do motorista por aplicativo se manifestando por meio de paralisações que denunciam a defesa da meritocracia e a noção de autonomia de trabalho.

Os trabalhadores protestam por aumento na remuneração por entrega e por quilômetro rodado, bem como subsídio de EPI's (Equipamento de Proteção Individual), o fim do sistema de pontuação e da restrição da área e o fim dos bloqueios indevidos nas corridas.

As pressões desse movimento intitulado “breque dos apps”, divulgado nas redes sociais³¹ como #brequedosapps #brequedosentregadores #grevedosapps #trabalhoprecário são contra os limites (jogo que querem mudar as determinações) impostos pelas empresas de tecnologia que auferem ganhos de capital exorbitantes. Os limites e pressões são antagônicas, rompem os limites e as pressões para surgirem novas³² (SANTANA; BRAGA, 2020).

Com base na noção dialética da produção e reprodução social, entende-se que as determinações não significam imutabilidade, eis que as regras são infringidas porque existe o movimento de mudança, há uma fenda, espaço aberto para as mudanças, como se nota no movimento em protesto por condições mais dignas para os motoristas por aplicativos. Isso são contingências, não há determinação fechada, dado os limites e pressões.

Há um núcleo de organização produtiva que se apoia nas instituições para se adequar na sobredeterminação (jurídica, política e estruturas sociais), como, por exemplo, a sobredeterminação jurídica e política lançada pelo Projeto de Lei nº3.797³³, apresentado em 15 de julho de 2020, pelo Deputado Federal Júlio Delgado do partido PSB/MG, que propôs criar o Marco Regulatório de Contratação de Serviços de Entrega e Motoristas, visando dar respostas a sociedade, especificamente ao trabalho enquadrado na uberização³⁴ (CÂMARA, 2020). Dessa maneira, o sistema produtivo faz a organização da produção, impondo padrões por meio de suas práticas na produção, com interesses opostos e antagônicos, com quadrados estruturais.

O trabalho, a exploração e a uberização como categorias, invocam a dimensão de conflitos de classes. Assim, compreendemos que “o primeiro princípio do materialismo histórico não é classe, nem a luta de classes, mas a organização da vida material e a reprodução social” (WOOD, 2006, p. 99).

Por intermédio de lutas advindas das complexas relações antagônicas de sobrevivência que se organizam as classes, por meio de contradições, misérias, etc. as classes estabelecidas

³¹ Os perfis da rede social *Instagram* @entregadoresantifascistas @brequedosapps @tretanotrampo divulgam notícias e materiais do movimento antagônico ao processo de uberização contra o empreendedorismo.

³² SANTANA, M. A.; BRAGA, R. #BrequeDosApps: enfrentando o uberismo. **Blog da Boitempo**. 25 de julho de 2020. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/07/25/brequedosapps-enfrentando-o-uberismo/>. Acesso em: 14 nov. 2020.

³³ Informações da tramitação da PL 3797/2020, no *site* da Câmara dos Deputados, disponível em <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2257678>. Acesso em: 14 jul. 2021.

³⁴ Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 3797/2020, apresentação em 15 de julho de 2020. Institui o Marco Regulatório para Contratação de prestadores de serviços de aplicativos de entrega e motoristas. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=8E6204B181FB5D9E2BF2E90F175E23B6.proposicoesWebExterno2?codteor=1913231&filename=PL+3797/2020. Acesso em: 15 jul. 2020.

lutam. Isso é motor, explosão, Marx diz que é força motriz e não o motor, talvez o combustível do motor, faz com que a história “ande”. Nessa perspectiva, o ser social dentro das relações históricas está sempre em processo, em si e para si, por vir.

Dessa forma, a história não pode ser entendida como a repetição ou a sucessão de fatos. Para explicar a história vivida, na perspectiva marxista, necessita-se compreender como a sociedade se faz, as instituições que a sociedade cria e suas finalidades.

Entender a dinâmica da história a partir da dinâmica material, pelas contradições é o próprio materialismo histórico-dialético, o que pressupõe explicar quais são os conflitos políticos, contradições e classes sociais. A discussão metodológica do materialismo histórico-dialético não se separa da teoria, das categorias e do debate do método, buscando na concretude dos acontecimentos sociais as evidências para a produção do conhecimento.

Dessa forma, os trabalhadores que utilizam os aplicativos como ferramenta de trabalho na entrega de mercadorias ou como motoristas vêm se organizando por meio de protestos na reivindicação de melhorias ao trabalho precarizado que vivem. Ante a esse processo reivindicatório, o representante Paulo Lima³⁵, conhecido como “Galo” é motoboy e entregador por aplicativo. Hoje ele é o ativista que lidera os movimentos sociais dos entregadores por aplicativos antifascistas no Brasil (FONSECA, 2020).

Segundo relatos em redes sociais, Galo afirma que não tem sindicato dos entregadores por aplicativo e que antes o motoboy era contratado para fazer entregas, mas hoje faz além de entregas, como serviços de compras, retirada de mercadorias, etc., sendo muito estresse.

Houve paralisações nas grandes cidades, mas mesmo com esse movimento os representantes dos aplicativos não tentaram diálogo com os motoristas, fizeram propaganda “a vida é uma entrega” como se os tratassem bem, contudo no momento de pandemia não forneceu o álcool em gel, sofreram bloqueios nas corridas, não forneceram EPI’s ou teste de COVID-19. O fator positivo das paralisações foi que reuniu trabalhadores e não “empreendedores”, houve alguns desgastes com alguns que queriam lutar por demanda por melhores taxas e não por direitos. O governo não se manifestou em momento algum.

Galo avalia ser contraditório estarem na luta contra o fascismo quando não experimentam a democracia, porque não foram ouvidos. Ele acredita que o poder econômico é muito forte e certamente fará um *lobby* político para ir contra o projeto de lei no Congresso

³⁵ FONSECA, Dandara. Aluta antifascista dos entregadores de aplicativos. **Revista Trip uol**. 30 de junho de 2020. Disponível em: <https://revistatrip.uol.com.br/trip/a-luta-antifascista-dos-entregadores-de-aplicativos>>. Acesso em: 14 nov. 2020.

sobre o Marco Regulatório dos entregadores por aplicativos. Desabafa ainda que só consegue ver os filhos no domingo ou folgas, dada a jornada exaustiva do trabalho. Diz também que a classe trabalhadora precisa se organizar, não só os entregadores por aplicativo. Precisam recuperar a CTPS (Carteira de Trabalho e Previdência Social). Denuncia ainda que os aplicativos são a exploração, e não o delivery, e sinaliza que as empresas querem juntar o banco de dados dos aplicativos.

Na sequência, Galo desabafa dizendo que os trabalhadores estão cansados de serem tratados como gado, máquina. Afirma ainda que é preciso conectar as forças de trabalho braçal com a intelectual. Precisa de uma revolução, um processo que não é imediato, requer tempo, mas primeiro acredita que a conscientização dos trabalhadores precisa ocorrer para deixá-los fortes para a luta coletiva³⁶.

Destarte, a luta pelos mesmos direitos iguais ou lutas para ganhar e não perder o mínimo (o que ocorre com o movimento lançado pelos entregadores por aplicativos) é também um dos anseios dos motoristas por aplicativos, esses trabalhadores uberizados representam a precariedade do trabalho nos tempos atuais.

³⁶ Live de lançamento de livro “Uberização, indústria e trabalho 4.0”, de Ricardo Antunes. Debate com Ricardo Antunes, Paulo Galo e Luci Praun. Mediação: Dafne Sena. Out. 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=C8g3cn0F4pY&t=35s>. Acesso em: 05 nov. 2020.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora estejamos vivendo tempos de “inovação tecnológica” com algumas benesses, não podemos silenciar ante às injustiças que o sistema capitalista causa às vidas das pessoas, através de exploração, expropriação, alienação e precarização do trabalho a favor da mais-valia para aumentar os lucros que pouquíssimas pessoas no planeta podem usufruir.

Possivelmente, estamos sendo testemunhas de uma insurgente categoria de trabalhadores: o uberizado, com seu conhecimento empírico, tácito e com formação tecnicista.

Pelo decorrer da pesquisa, podemos perceber que os *youtubers*, enquanto motoristas por aplicativos, configuram uma espécie de ensinamento, uma educação de cunho empírico através de práticas que visam a diminuição de despesas, salvaguardando uns trocados para suportar a própria subsistência, através do empreendedorismo que maquia o verdadeiro sentido da exploração e do sustento da mais-valia absoluta, sucumbindo os anseios de melhores condições de vida do trabalhador, metaforicamente, colocando-lhes a venda nos olhos para não enxergarem as reais intenções do sistema capitalista que os apropria por meio da alienação e a falta de consciência de classe. São instrutores, “professores” ora sem escolarização formal ora com escolarização, com graduação, mas que ensinam a classe trabalhadora a como sobreviver no universo do capital sem o mínimo de garantias e direitos.

Nos últimos tempos, é predominante a ideia de que se a pessoa, no caso o trabalhador, se esforçar, tendo um trabalho árduo na execução das suas tarefas terá condições de prosperar no seu caminho profissional. Existem livros da área de Gestão e de autoajuda, como por exemplos, os livros “*Sonho Grande – como Jorge Lemann, Marcel Telles e Beto Sicupira revolucionaram o capitalismo brasileiro e conquistaram o mundo*” - autora Cristiane Correa; e “*Inteligência emocional no trabalho – como aplicar os conceitos revolucionários da I.E. nas suas relações profissionais, reduzindo o stress, aumentando sua satisfação, eficiência e competitividade*” - autor Hendrie Weisinger, que compartilham dessa ideia, fazendo com que a pessoa seja seduzida pelo discurso meritocrático, são mentores e ativistas entusiastas da meritocracia empreendedora que pautam suas conquistas de cunho financeiro incentivando as pessoas a se inspirarem em histórias de empresários e gestores que ganham grandes fortunas hoje baseados na dedicação e trabalho que desempenharam.

Contudo, não há como afirmar que a ideia da meritocracia funcione na sua totalidade, tendo em vista que, de modo geral, as biografias lançadas na literatura que contemplem esse viés são de pessoas brancas, homens, com escolarização e que tiveram condições do mínimo de

sobrevivência em seu âmbito familiar. O que distancia da grande massa de brasileiros que não tem ensino escolar formal (1º, 2º e 3º graus) os quais disputam com o desemprego, o desalento com o mínimo de condições materiais para sobreviver. Por isso, a meritocracia no Brasil torna-se uma falácia.

Por todo o exposto, compreende-se que o empreendedorismo é uma ideologia para romantizar o trabalho precarizado e obstaculizar a formação da consciência de classe.

6 MEMORIAL

Nascida e residente até o momento na cidade de Ituiutaba/MG, sou filha de trabalhador, ora entendido como empreendedor por necessidade. Revelo essas informações, pois meu pai foi uma das pessoas que mais me inspiraram nas minhas escolhas. Para melhor compreensão, contextualizo meu genitor, que veio da pobreza de uma família de imigrantes japoneses, fugitiva da 2ª Guerra Mundial, os quais foram trabalhadores braçais vida toda no campo no Brasil. Meu pai teve formação escolar até a 4ª série primária e sua ascensão financeira ocorreu no final dos anos de 1980 com empresa na prestação de serviços de maquinários agrícolas.

Contudo, veio a insolvência da empresa nos anos de 2007, quando por malfadadas decisões gerenciais incorreu no pagamento de juros bancários estratosféricos e impagáveis. Por essas circunstâncias, quando da época do vestibular, sob forte influência familiar, optei pelos cursos da grande área do conhecimento Ciências Sociais Aplicadas, bacharelados em Administração e em Direito, com conclusão nos anos de 2005 e 2006.

Durante as graduações, trabalhei na iniciativa privada, em empresa familiar e em outras empresas de pequeno e médio porte na área de prestação de serviços. No ano de 2007, comecei a advogar junto com minha sócia-irmã, e minha área de atuação jurídica foi a empresarial e falência/insolvência civil. Vivenciei vários momentos em que vi o trabalhador, teoricamente subjugado, mas agindo em flagrante má-fé perante o seu empregador. Nas causas trabalhistas, defendi empresários, os quais, na maioria das vezes, estavam sob suas razões, porém chantageados por trabalhadores mal-intencionados submetidos à CLT (Consolidação das Leis Trabalhistas) e *in dubio pro misero*.

No ano de 2012, fiz pós-graduação em Gestão Social, Políticas Públicas, Redes e Defesa de Direitos, o que foi essencial, porque verifiquei a importância da intervenção do Estado, enquanto provedor da mínima condição do sujeito, direitos sociais e humanos reservados. Assim, despertei para o Mestrado em Educação, no ano de 2015, como aluna especial, na linha de pesquisa Trabalho, Sociedade e Educação.

Naquele momento, enquanto aluna especial do Mestrado, não imaginava que estaria adentrando em conhecimentos tão estritamente marxistas e opostos ao que vivi. Pensei em desistir dos estudos e, honestamente, nas primeiras aulas eu pensava que estava no lugar errado. Contudo, em uma conversa nos corredores com um dos professores, o Prof. Carlos Lucena, foi bastante sensato e coerente quando fui indagá-lo sobre algo (não me recordo o quê) e ele serenamente respondeu que: “não é correto alguém que se diz marxista e em sua casa ter a

empregada doméstica sem registrar seus direitos em carteira de trabalho”. Esse momento foi marcante e espantoso! Isso porque, pela primeira vez, escutei uma pessoa estudiosa do marxismo, sensata, que sabiamente reconhece que há arestas a serem cortadas.

Nessa experiência, enquanto aluna especial das disciplinas “Seminários de Pesquisa em Trabalho, Sociedade e Educação III” e “Trabalho, Educação e Meio Rural” com a Prof^a Fabiane Previtali, tive a percepção de que o marxismo não é um conteúdo “pecador” como acreditei vindo da grande área das Ciências Sociais Aplicadas.

Soma-se a isso, uma amizade de anos que em meio aos encontros e festas, minha amiga socióloga obstinada – a Daiana, resolveu cursar bacharelado em Administração (registro que ela não gostou muito do curso), mas vejo que minha amiga estava tentando entender o lado de cá e eu na linha de Trabalho estava a entender o lado de lá.

Voltando ao meu pai, ele foi assassinado no ano de 2015, e hoje vejo que foi um trabalhador braçal que por muito trabalho explorado e talvez com o acréscimo de inteligência estratégica e sorte, pôde adquirir bens patrimoniais, aos quais foram arrancados pelo próprio sistema capitalista, no sustento dos lucros dos bancos.

No ano de 2017, concluí a especialização em Educação Empreendedora, cujo curso atualizou os meus conhecimentos em empreendedorismo prático e teórico, sendo importante para embasamento nas minhas aulas das disciplinas de empreendedorismo. Esclareço que desde o ano de 2013, estou professora da área de Gestão no IFTM (Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Triângulo Mineiro) *campus* Ituiutaba, e no ano de 2014 até 2019 estive na coordenação do curso Técnico em Administração.

Depois dos estudos na linha de pesquisa do Trabalho, reconheço que os trabalhadores ditos empreendedores, na verdade, são vítimas de um sistema manipulador capitalista que os faz acreditar que são donos dos meios produtivos, o que é um equívoco, porque são classes de trabalhadores expropriados e convencidos que podem um dia serem ricos por meio dos seus esforços.

Por querer melhor compreender o que está por trás do discurso do empreendedorismo, tentei novamente no ano de 2018 o processo seletivo do Mestrado em Educação na linha Trabalho, Sociedade e Educação. Minha questão norteadora está nesse cenário da educação e do trabalho, especificamente os entregadores por aplicativo, inseridos na uberização e no trabalho precário e explorado.

Nos últimos meses para concluir o curso, reconheço que o Mestrado me possibilitou entendimentos sobre alguns problemas sociais que me incomodam. Vejo que fui manipulada por anos pela ideia do senso comum capitalista, por falta de consciência, acreditando nas

promessas do capitalismo. Certamente, não sou a mesma pessoa que adentrou no curso de Mestrado com a pessoa que está prestes a concluir. Estou tendo que me reinventar, enquanto profissional, para voltar às salas de aulas lecionar sobre Empreendedorismo. Prometo que não deixarei de fazer o meu papel crítico e reflexivo atuando na docência.

Gostaria de externar, neste trabalho, que cursar o Mestrado em tempo de pandemia vivida pela Covid-19 foi enlouquecedor por alguns instantes. A sobreposição da cultura machista, o forçoso enfrentamento da educação infantil de forma remota em casa foram os maiores desafios. Por várias vezes, bateu o desânimo, a angústia e a autocobrança nessa jornada tripla (casa, família e estudos). Os serviços domésticos não têm fim e desfraldar o meu filho contendo 3 e depois 4 anos de idade foi uma das maiores inquietações para mim e para ele. Perdoe-me, filho! Fico gerando culpas até hoje.

Sensibilizo com as mulheres, mães, estudantes, trabalhadoras e pesquisadoras que passaram por situações semelhantes às minhas. Meus sinceros votos para que um dia possamos transpor isso tudo. No mais, grata pela saúde!

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos Avançados**: São Paulo, vol.34 n°98. Jan./Abr. 2020 e-pub May 08, 2020. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142020000100111&tlng=pt. Acesso em: 08 nov. 2020.
<https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 2.ed., 10. reimpr. rev. e ampl. São Paulo: Boitempo, 2009.

ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy; Arnaldo Mazzei Nogueira et al. **Infoproletários**: degradação real do trabalho virtual. São Paulo: Boitempo, 2009.

BARBOSA, Anna Fonseca Martins; PIMENTA, Eduardo Goulart; FONSECA, Maurício Leopoldino da. **Legal talks**: startups à luz do direito brasileiro. Porto Alegre: Editora Fi, 2017.

BEDÊ, Adriane. **Sobrevivência de empresas**. 2021. Elaborado por SEBRAE - Abril 2021. Disponível em: https://datasebrae.com.br/wp-content/uploads/2021/06/Apresenta%C3%A7%C3%A3o-Sobreviv%C3%Aancia_2020_Web_Final.pdf. Acesso em: 20 jun. 2021.

BERTUCCI, Liane Maria; FARIA FILHO, Luciano Mendes de; OLIVEIRA, Marcus Aurelio Tabora de. Formação como "fazer-se", um legado Thompsoniano. *In*: BERTUCCI, Liane Maria; FARIA FILHO, Luciano Mendes de; OLIVEIRA, Marcus Aurelio Tabora de. **Edward P. Thompson**: história e formação. Belo Horizonte: UFMG, 2010. Cap. 3. p. 66-105.

BOGDAN, Roberto C.; BIKLEN, Sari Knopp. **Investigação qualitativa em educação**: uma introdução à teoria e aos métodos. Porto: Porto Editora, 1994. 335 p. (Coleção Ciências da Educação). Tradutores: Maria João Alvarez, Sara Bahia dos Santos, Telmo Mourinho Baptista.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452, de 01 de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. CLT. Brasília, 01 maio 1943. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 14 jun. 2019.

BRASIL. **Lei Complementar nº128 de 19 de dezembro de 2008**. Brasília: Presidência da República do Brasil, 2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp128.htm. Acesso em: 15 mai. 2019.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Agravo de Instrumento em Recurso de Revista nº 1000123.89.2017.5.02.0038. Recorrido: Márcio Vieira Jacob. Recorrentes: UBER do Brasil Tecnologia LTDA e UBER International Holding BV. Relator: Relator: Breno Medeiros. Brasília, DF, 05 de fevereiro de 2020. **Orgão Judicante: 5ª Turma**. Brasília, 02 jul. 2020. Disponível em: <https://jurisprudencia.tst.jus.br/#161644fb9673d0afe87b0e522a470272>. Acesso em: 08 jun. 2020.

BRASIL. NR Nº36, Portaria MTE nº 555, de 18 de abril de 2013. Segurança e saúde no trabalho em empresas de abate e processamento de carnes e derivados. **Norma Regulamentadora No. 36 (Nr-36)**. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho/pt-br/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/ctpp-nrs/norma-regulamentadora-no-36-nr-36>. Acesso em: 02 jul. 2021.

BRASIL. Ministério da Economia. **MP da Liberdade Econômica**. Disponível em: <http://www.economia.gov.br/central-de-conteudos/apresentacoes/2019/apresentacao-mp-liberdade-economica.pdf>. Acesso em: 30 abr. 2019.

BRASIL. Receita Federal. **O que é SIMPLES Nacional?** 2021. Disponível em: <http://www8.receita.fazenda.gov.br/SimplesNacional/Documentos/Pagina.aspx?id=3>. Acesso em: 10 jun. 2021.

BRASIL. Governo do. **Inscriver-se no Cadastro Único** "Cadastro Único", "CadÚnico": o que é?. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/servicos/inscrever-se-no-cadastro-unico-para-programas-sociais-do-governo-federal>. Acesso em: 20 jun. 2021.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. **Resolução nº 598**. Regulamenta a produção e a expedição da Carteira Nacional de Habilitação, com novo leiaute e requisitos de segurança. Brasília, 24 maio 2016. Disponível em: <https://antigo.infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao59820162.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2021.

CÂMARA dos Deputados. **Projeto de Lei nº 3797/2020**, apresentação em 15 de julho de 2020. Institui o Marco Regulatório para Contratação de prestadores de serviços de aplicativos de entrega e motoristas. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=8E6204B181FB5D9E2BF2E90F175E23B6.proposicoesWebExterno2?codteor=1913231&filename=PL+3797/2020. Acesso em: 15 jul. 2020.

CARUSO, Loris. Digital innovation and the fourth industrial revolution: epochal social changes? **AI & Soc.** 33, 379–392 (2018). Disponível em: <https://doi.org/10.1007/s00146-017-0736-1>. Acesso em: 07 jul. 2021.

CANELLAS, Marcelo. Revolução digital impacta saúde do trabalhador brasileiro e cria os infoproletários. **Fantástico**. Rio de Janeiro, 28 de abril de 2019. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/7575115/>. Acesso em: 29 abr. 2019.

CORREA, Cristiane. **Sonho Grande**: como Jorge Lemann, Marcel Telles e Beto Sicupira revolucionaram o capitalismo brasileiro e conquistaram o mundo. Rio de Janeiro: Sextante, 2013. 264 p.

DORNELAS, José Carlos Assis. **Empreendedorismo na prática**: mitos e verdades do empreendedor de sucesso. 5. reimp. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

ENGELSTAD, Ellen. **Contra a meritocracia**. 2021. Tradução por Natanael Alencar. Disponível em: <https://jacobin.com.br/2021/06/contra-a-meritocracia/>. Acesso em: 10 jun. 2021.

FONSECA, Dandara. Aluta antifascista dos entregadores de aplicativos. **Revista Trip uol**. 30 de junho de 2020. Disponível em: <https://revistatrip.uol.com.br/trip/a-luta-antifascista-dos-entregadores-de-aplicativos>. Acesso em: 14 nov. 2020.

FRANCO, Maria Amélia do Rosário Santoro. A metodologia de pesquisa educacional como construtora da práxis investigativa. **Revista Nuances: estudos sobre educação**. Presidente Prudente, v.09. ano IX. n°s 9/10, jan/ jun., e jul/ dez. 2003, p. 189-208.
<https://doi.org/10.14572/nuances.v9i9/10.404>

GRAMSCI, Antonio. **Obras escolhidas**. Tradução Manuel Cruz; revisão Nei Rocha Cunha. São Paulo: Martins Fontes, 1978.

IBGE. **Desemprego**. 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso em: 03 maio 2021.

KUENZER, Acácia. Acácia Kuenzer: O trabalho como princípio educativo. 03 jun. 2020. Youtube **MEP SINASEFE**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=OoRPX-IBmIY>. Acesso em: 02 jul. 2021.

LESSA, Sérgio. **Trabalho e proletariado no capitalismo contemporâneo**. 2.ed. São Paulo: Cortez, 2011.

Live de lançamento de livro “Uberização, indústria e trabalho 4.0”, de Ricardo Antunes. Debate com Ricardo Antunes, Paulo Galo e Luci Praun. Mediação: Dafne Sena. Youtube **TV Boitempo**. Outubro 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=C8g3cn0F4pY&t=35s>. Acesso em: 05 nov. 2020.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política**. livro 1. São Paulo: Boitempo, 2013. 1493 p. Tradução: Rubens Enderle.

MARX, Karl. **O capital**. Resumo dos três volumes por Julian Borchardt. Tradução Ronaldo Alves Schmidt. 8.ed. Rio de Janeiro: LTC, 2018.

MAXIMIANO, Antonio Cesar Amaru. **Teoria Geral da Administração**. São Paulo: Atlas, 2009. Edição compacta.

MOREIRA, Anelize; HERMANSON, Marcos. De ambulante a motorista de aplicativo: Brasil tem 39 milhões no trabalho informal. **Brasil de fato** – uma visão popular do Brasil e do mundo. São Paulo, 03 de maio de 2019. Disponível em: https://www.brasildefato.com.br/2019/05/03/de-ambulante-a-motorista-de-aplicativo-brasil-tem-39-milhoes-no-trabalho-informal/?utm_campaign=bdf&utm_medium=referral&utm_campaign=whatsapp_share. Acesso em: 06 maio 2019.

MÜLLER, Luíz. Trabalho na Uber é neofeudal, diz estudo. ‘São empreendedores de si mesmo proletarizados’. **Luíz Müller Blog**. 13 de maio de 2019. Disponível em: <https://luizmuller.com/2019/05/13/trabalho-na-uber-e-neofeudal-diz-estudo-sao-empreendedores-de-si-mesmo-proletarizados/>. Acesso em: 13 maio 2019.

NAVARRO, Vera Lucia; PADILHA, Valquíria. **Retratos do trabalho no Brasil**. Uberlândia: EDUFU, 2009.
<https://doi.org/10.14393/EDUFU-978-85-7078-210-6>

NETTO, J. P.; BRAZ, M. **Economia política**: uma introdução crítica. São Paulo: Cortez, 2006. (Biblioteca básica de serviço social; v.1).

ORACLE. O que é IoT? **Oracle Brasil** 2021. Disponível em:
<https://www.oracle.com/br/internet-of-things/what-is-iot/>. Acesso em: 07 jul. 2021.

OSTERWALDER, Alexander; PIGNEUR, Yves. **Business model generation**. Inovação em modelos de negócios: um manual para visionários, inovadores e revolucionários. Rio de Janeiro: Alta Books, 2011.

PINHEIRO, Aline. Justiça da Inglaterra reconhece vínculo trabalhista de motorista da Uber. **Consultor Jurídico Conjur**. 31 de outubro de 2016. Disponível em:
<https://www.conjur.com.br/2016-out-31/justica-inglaterra-reconhece-vinculo-motoristas-uber#:~:text=Justi%C3%A7a%20da%20Inglaterra%20reconhece%20v%C3%ADnculo%20trabalhista%20de%20motoristas%20da%20Uber&text=Um%20tribunal%20trabalhista%20na%20Inglaterra,m%C3%ADnimo%2C%20aposentadoria%20e%20f%C3%A9rias%20remuneradas>. Acesso em: 14 nov. 2020.

PORTELLI, Alessandro. **A filosofia e os fatos**: narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais. Tempo, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, 1996, p. 59-72.

PREVITALI, Fabiane Santana; FAGIANI, Cílon César. Trabalho digital e educação no Brasil. In: ANTUNES, Ricardo *et al* (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. Cap. 14. p. 217-235.

PREVITALI, Fabiane Santana; FAGIANI, Cílon César. Trabalho Precário e Precarização Docente na Educação Básica no Brasil na Atual Fase da Acumulação do Capital. **Diversa Prática**, Uberlândia, v. 5, n. 2, p. 19-68, 31 out. 2019. 2º Semestre 2018. Divisão de Formação Docente. Disponível em:
<http://www.seer.ufu.br/index.php/diversapratica/article/view/51352>. Acesso em: 10 jul. 2021.

RAMOS, Marise Nogueira. Reforma da educação profissional: contradições na disputa por hegemonia no regime de acumulação flexível. **Trabalho, Educação e Saúde**, [s. l], v. 5, n. 3, p. 545-558, 23 out. 2012. Nov.2007/Fev.2008. Disponível em:
<https://www.scielo.br/j/tes/a/WHKGs8ZFRthbvfZdzgmFCmG/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 01 jul. 2021.
<https://doi.org/10.1590/S1981-77462007000300013>

RICO, Ana Letícia. **Dicionário startupês**: os significados dos principais termos do ecossistema empreendedor. 1ª ed. São José dos Campos-SP, 2019.

RIES, Eric. **A Startup Enxuta**: Como os empreendedores atuais utilizam inovação contínua para criar empresas extremamente bem-sucedidas. São Paulo: Leya Editora, 2012.

RIOS, Fábio S. T. Motoristas do Uber farão a 1ª greve mundial da categoria e brasileiros irão aderir. **A Postagem**. 07 de maio de 2019. Disponível em:

<https://www.apostagem.com.br/2019/05/07/motoristas-do-uber-farao-a-1a-greve-mundial-da-categoria-e-brasileiros-irao-aderir/>. Acesso em: 07 maio 2019.

SANTANA, M. A.; BRAGA, R. #BrequeDosApps: enfrentando o uberismo. **Blog da Boitempo**. 25 de julho de 2020. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/07/25/brequedosapps-enfrentando-o-uberismo/>. Acesso em: 14 nov. 2020.

SANTOS, Aline Cristiane dos. Mulheres motoristas da Uber enfrentam obstáculos diante de uma sociedade machista. **Primeira pauta**, 2020. Publicado em 16 de dezembro de 2020. Disponível em: <https://primeirapauta.ielusc.br/2020/12/16/mulheres-motoristas-da-uber-enfrentam-obstaculos-diante-de-uma-sociedade-machista/>. Acesso em: 02 jul. 2021.

SANTOS, Paulo Roberto Félix dos. A intensificação da exploração da força de trabalho com a produção flexível: elementos para o debate. **O Social em Questão** - Ano XIV - nº 25/26 – 2011 – p. 137 a 156. – Disponível em: http://osocialemquestao.ser.puc-rio.br/media/8_OSQ_25_26_Santos.pdf. Acesso em: 12 set. 2021.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. World Economic Forum. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016.

SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. **Sobrevivência das empresas no Brasil**. Marco Aurélio Bedê (Coord.). Brasília: SEBRAE, 2016.

SILVA, Thaysa Danyella Lira da. **Que profissão é essa?: a construção de significados para a profissão do administrador em sites acessados por futuros graduandos**. 2013. 143 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Administração, Gestão Organizacional, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013. Cap. 2.4.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo: Elefante, 2019. 326 p. Tradução: João Peres.

SOTELO VALÊNCIA, Adrián. **A estruturação do mundo do trabalho: superexploração e novos paradigmas da organização do trabalho**. Tradução de Fernando Corrêa Prado. Uberlândia: EDUFU, 2009.

<https://doi.org/10.14393/EDUFU-978-85-7078-226-7>

THOMPSON, E. P. **Miséria da teoria ou planetário de erros**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

UBER do Marlom. 1 ano de Uber... Valeu a pena? **Canal do YouTube Uber do Marlom**. São Paulo, 20 de junho de 2016. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=gGq3oKhAkj8>. Acesso em: 14 maio 2019.

UBER Technologies Inc. Fatos e dados sobre a Uber. **Uber newsroom**. São Paulo, 2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 23 abr. 2019.

UBER Technologies Inc. **Dirigir**. São Paulo, 2021. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/>. Acesso em: 11 set. 2021.

VARUSSA, Rinaldo José. **Eu trabalhava com dor:** trabalho e adoecimento nos frigoríficos. 1. ed. eBook - Jundiaí, SP: Paco Editorial, 2016.

WEISINGER, Hendrie PHD. **Inteligência emocional no trabalho:** como aplicar os conceitos revolucionários da i.e. nas suas relações profissionais, reduzindo o stress, aumentando sua satisfação, eficiência e competitividade. 17. ed. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001. 219 p. Tradução: Eliana Sabino.

WOOD, Ellen Meiksins. **Democracia contra o capitalismo e a renovação do materialismo histórico.** São Paulo: Boitempo, 2006.