

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

**“Seja você mesmo seu próprio patrão” - O caso Uber e a uberização do trabalho no
capitalismo de plataformas**

THAMIRES MOLLINE COSTA ALMEIDA

Uberlândia

2023

THAMIRES MOLLINE COSTA ALMEIDA

“Seja você mesmo seu próprio patrão” - O caso Uber e a uberização do trabalho no capitalismo de plataformas

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Sociais da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito para a obtenção do título de graduação de bacharel e licenciatura em Ciências Sociais, sob a orientação da Prof^a. Dr.^a Mariana Côrtes.

Uberlândia

2023

THAMIRES MOLLINE COSTA ALMEIDA

“Seja você mesmo seu próprio patrão” - O caso Uber e a uberização do trabalho no capitalismo de plataformas

BANCA EXAMINADORA:

Profa. Dra. Mariana Magalhães Pinto Côrtes

Profa. Dra. Patrícia Vieira Trópia

Prof. Dr. Moacir de Freitas Júnior

AGRADECIMENTOS

À minha avó materna Maria Benedita que já não se encontra nesse plano. Dedico esse trabalho a ela, que começou a trabalhar quando criança, sem pais e sem amparo, foi o alicerce de toda a família até o fim. Agradeço por ter sido a peça fundamental no meu desenvolvimento como pessoa, seu papel foi crucial durante toda a minha vida e não seria diferente na graduação, com seus conselhos, seu amor, seu colo, sua força, seu carinho, sua ternura e seu sustento financeiro. *Juntas, nos encontraremos.*

Ao meu companheiro e grande amigo Saulo Duarte pelo apoio, pelas discussões profundas sobre a temática e críticas ao capitalismo, por toda a força, pelo amor, carinho e paciência nos momentos difíceis e de exaustão.

Aos meus familiares que me motivaram nos estudos e leituras quando criança.

A todos os amigos dentro e fora da graduação que estiveram comigo durante essa caminhada, sempre oferecendo apoio e suporte, me ensinando todos os dias sobre companheirismo.

À minha orientadora Prof^ª Dr^ª Mariana Côrtes por ter retomado essa pesquisa comigo após anos, pela orientação em prazo curto de forma tão prática e esclarecedora.

A todos os professores e demais pessoas que me inspiraram e contribuíram para o meu desenvolvimento durante a graduação.

À minha terapeuta, Josilene Vaz, pelo profissionalismo, dedicação e trabalho que tem feito ao longo desses anos.

A todos que de alguma forma participaram do desenvolvimento desse trabalho.

E, por fim, a mim mesma por ter retomado essa pesquisa após anos longe da academia, por ter perseverado diante de todas as dificuldades financeiras, psicológicas e familiares enfrentadas nos últimos anos.

RESUMO

A presente pesquisa pretende investigar o processo de uberização do mundo do trabalho, abordando o contexto histórico e as raízes desse fenômeno por meio das análises de autores da sociologia do trabalho que atestam que esse processo está em curso há décadas. É possível verificar que a informalidade e a precarização do trabalho não se iniciam com os aplicativos e não se limitam a eles. O caso da empresa-aplicativo Uber é tomado como base para ilustrar as transformações qualitativas nas relações de trabalho e do trabalhador, demonstrando por meio de dados do IBGE ao longo dos anos o crescimento da informalidade e conseqüentemente a profunda precarização do trabalho que se estruturam como regra por meios das reformas institucionalizadas pelo Estado. Por meio desse apanhado, busca-se compreender a dinâmica do motorista de aplicativo de transporte individual através de sua perspectiva subjetiva referente à jornada de trabalho, vínculo com o aplicativo, remuneração, penalizações, gerenciamento, etc., além de investigar a trajetória no mercado de trabalho. A pesquisa de campo foi realizada em Campinas – SP com o uso do método qualitativo em entrevistas pautadas por um roteiro semiestruturado para verificar a hipótese de uma contradição entre a busca por autonomia dos trabalhadores uberizados e o autogerenciamento subordinado promovida pelas plataformas. As análises demonstram que a contradição existe tendo em vista as regras imprecisas e arbitrárias impostas pelo aplicativo. O mercado de trabalho formal, por sua vez, não consegue abarcar a demanda desses trabalhadores que buscam conquistar a própria autonomia. Ademais, as empresas-aplicativo se estabelecem e se apropriam do imaginário social dotado da ideologia neoliberal politicamente legitimada para monopolizar o mercado, intensificando a informalização do trabalho em todos os setores e profissões.

Palavras-chave: Uberização; Precarização; Informalidade; Capitalismo de plataformas; Subempregos; *Gig Economy*.

ABSTRACT

The present research intends to investigate the process of uberization of work, approaching the historical context and the roots of this phenomenon through the analyses of authors from the sociology of work who attest that this process has been ongoing for decades. It is possible to verify that the informality and precariousness of work don't start with applications and are not limited to them. The case of the application Uber is taken as a basis to illustrate the qualitative transformations in labor and on workers, demonstrating through IBGE data over the years the growth of informality and consequently the profound precariousness of work that are structured as rule through state-institutionalized reforms. Through this overview, we seek to understand the dynamics of the individual transport application driver through their subjective perspective regarding the workday, employment relationship, remuneration, penalties, management, etc., in addition to investigating the trajectory in the job market. Field research was carried out in Campinas - SP using the qualitative method in interviews guided by a semi-structured script to verify the hypothesis of a contradiction between the search for autonomy of uberized workers and the subordinate self-management promoted by the platforms. The analyzes demonstrate that the contradiction exists, considering that the formal job market cannot cover the demand of these workers who seek to conquer their own autonomy. Furthermore, app-companies establish themselves and appropriate the social imaginary endowed with politically legitimized neoliberal ideology to monopolize the market, intensifying the informalization of work in all sectors and professions.

Keywords: Uberization; Precariousness; Informality; Platform capitalism; Gig Economy

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Tabela 1 - Estrutura do emprego em países capitalistas avançados no período 1960-1981.....	40
Tabela 2 - Dados estatísticos do Brasil no Setor Serviços em 1998.....	41
Tabela 3 - Principais variáveis da PNAD Contínua utilizada no trabalho.....	42
Tabela 4 - Classificação dos trabalhadores da <i>Gig Economy</i> em subgrupos conforme a ocupação do indivíduo	43
Tabela 5 - Perfil dos entrevistados em Campinas, SP.....	51
Gráfico 1 - Número de trabalhadores da <i>Gig Economy</i> no setor de transportes entre 2016 e 2021.....	44
Gráfico 2 - Rendimento médio mensal em reais (R\$) entre 2016 e 2021.....	45
Gráfico 3 - Percentual de pessoas da <i>Gig Economy</i> do setor de transportes conforme o gênero e raça/cor – por subgrupo.....	46
Figura 1 - Distribuição da quantidade de motoristas de aplicativo e taxistas pelas macrorregiões nacionais no quatro trimestre de 2021.....	47

LISTA DE ABREVIATURAS E ACRÔNIMOS

ABC – Santo André (A), São Bernardo do Campo (B) e São Caetano do Sul (C)

CA – Certificação de Autorização

CEO – Chief Executive Officer, Diretor executivo em tradução livre

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

COP – Certificado de Operação

EMDEC – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas

EUA – Estados Unidos da América

GPS – Sistema de Posicionamento Global

IA – Inteligência Artificial

IAATW – *International Alliance Of App-Based Transport Workers*, Aliança Internacional de Trabalhadores em Transportes Baseados em Aplicativos em tradução livre

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INSS – Instituto Nacional do Seguro Social

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

MEI – Microempreendedor Individual

PLR – Participação nos lucros e resultados

PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua

QR Code – Quick Response Code, código de resposta rápida em tradução livre

RMC - Região Metropolitana de Campinas

SDD - Partido Solidariedade

TIC – Tecnologia da Informação e Comunicação

TWN – Transnational Workers Network, Rede Transnacional de Trabalhadores em tradução livre

Sumário

Introdução	10
1. Conceituação da uberização do trabalho.....	14
1.1. O trabalhador sob demanda.....	14
2. Escravidão moderna	22
2.1. Nova morfologia do trabalho na era digital	22
2.2. Neoliberalismo e o sujeito como empreendedor de si mesmo	26
2.3. Controle algorítmico: O chefe invisível e imprevisível	31
2.4. Economia de Compartilhamento e o nascimento da empresa Uber	34
3. Dados do trabalho no Brasil.....	38
3.1 Refluxo do trabalho industrial, inflação dos serviços e crise econômica	38
3.2 Trabalho Uberizado no Brasil.....	42
4. A Uber em Campinas.....	48
4.1. Embates na chegada do aplicativo	48
4.2. Os motoristas de aplicativo em Campinas	51
4.3. Início como motorista de aplicativo na Uber, trajetória no mercado de trabalho formal e escolaridade.....	53
4.4. Regulamentação trabalhista da Uber e demais aplicativos	56
4.5 Remuneração, jornada de trabalho e autogerenciamento subordinado.....	57
4.6. Penalizações, avaliações e reclamações.....	60
Considerações finais.....	63
Referências	66

Introdução

As plataformas digitais surgem com a promessa de que o avanço da tecnologia traria facilidade e liberdade aos trabalhadores, vendendo o sonho de ser o seu próprio patrão para administrar seu tempo e seus ganhos, dando fim ao sofrimento do trabalho subordinado. É o mito da era sem trabalho onde a internet proporcionaria um mundo mais avançado, livre e igualitário. A realidade, no entanto, apresenta o oposto, jornadas excessivas e ausência de direitos categorizam um novo tipo de exploração. Segundo dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) no quarto trimestre de 2021, o Brasil possuía aproximadamente 1,5 milhão de pessoas no mercado informal de transporte por aplicativo (ou *Gig Economy* conforme denomina a pesquisa). A média mensal da jornada de trabalho dos motoristas de aplicativo, taxistas e mototaxistas é de mais de 40 horas trabalhadas por semana com média salarial de R\$1.900,00 registrada nesse período.

Em um cenário geral, a informalidade domina o mercado de trabalho brasileiro atualmente. De acordo com a PNAD Contínua, lançada em setembro de 2022, entre junho e agosto de 2022 foi registrado 39,7% de ocupações informais, aumento significativo em relação a 2021, totalizando 5,6% de aumento. No setor privado, foram criadas 398 mil vagas com carteira assinada, demonstrando forte contraste com 2021, que contou com 3,080 milhões de vagas no mesmo setor e período. Nesse mesmo trimestre de 2022, o levantamento mostrou que cerca de 35,576 milhões de trabalhadores estavam com carteira assinada no setor privado, em contrapartida, aqueles sem carteira assinada eram de 13,160 milhões, dado inédito nessa categoria (desde a sua criação em 2012). Em compensação, o desemprego caiu 8,9% justamente pelo crescimento da informalidade, representando, portanto, uma forte precarização do trabalho.

O instituto também constatou o crescimento do trabalho por conta própria, totalizando 616 mil pessoas a mais nessa condição em relação ao mesmo trimestre em 2021. Ao todo foram 1,497 milhão de vagas abertas nesse trimestre em 2022, sendo 179 mil para ocupações informais. Segundo a presidente do IBGE, “a alta da informalidade permanece em curso” e reforça que o crescimento deste setor é mais ágil e promissor do que o mercado formal.

É evidente que a informalidade segue ascendendo desde os anos 1980 e 1990 no Brasil, com suas formas estabelecidas antes e após a reestruturação produtiva fundamentada nos ideais

toyotistas e acumulação flexível, trazendo inseguranças no mundo do trabalho, desempregos, subempregos, forte precarização, flexibilidade e informalidade ao passo em que o setor de serviços cresce e o industrial enfraquece, fortalecendo a terceirização e posteriormente as desregulamentações dos direitos trabalhistas. Ainda nesse período, houve grande redução dos setores produtivos do Estado e uma maior internacionalização da economia brasileira, impactando diretamente a dinâmica das relações políticas, econômicas e trabalhistas. Com o advento da internet e da era do mundo maquínico-informacional-digital (ANTUNES, 2020) observamos esse processo se intensificando e tomando uma nova forma no fenômeno da uberização. Com uma conjuntura de altas taxas de desemprego, salários baixos, inflação e crescimento da informalidade, as empresas-aplicativo (ABÍLIO, 2017) se estabelecem como uma “alternativa” de obtenção de renda para a população, dentre elas a de transporte particular individual.

Em 2014 a empresa-aplicativo Uber chega no Brasil, operando apenas em duas capitais: Rio de Janeiro e São Paulo, e com apenas 2 anos de atividade já aumenta sua operação para as cidades do interior brasileiro e demais capitais, ganhando adesão e popularidade em ritmo acelerado. Conforme traz em seu slogan “seu motorista particular”, alegava possuir um serviço de transporte diferenciado, ágil e prático, prometendo remunerações exorbitantes aos motoristas cadastrados. A empresa já havia conquistado seus usuários e motoristas. Apesar dos embates e ameaças de proibições no início, a empresa-aplicativo se respaldava pela Lei da Mobilidade Urbana de 2012 e essa logo recebeu uma alteração que incluiu o transporte individual por aplicativos em 2018. Nesse período, diversos aplicativos do mesmo ramo chegaram no Brasil e se fortaleceram no mercado, como a 99, Cabify, InDrive, assim como os aplicativos de *delivery* Ifood, Uber Eats, Rappi, entre outros. No mundo afora, debates sobre a regulamentação trabalhista dos motoristas uberizados protagonizavam processos jurídicos, como no caso do Reino Unido. O desfecho foi a favor dos motoristas, passando a serem considerados trabalhadores, com benefícios trabalhistas, tais como férias, salário mínimo, aposentadoria, etc. Ainda que não fossem considerados funcionários diretos da Uber, eram enquadrados pela empresa como um intermédio entre um empregado regularizado e um trabalhador autônomo, utilizando até mesmo essa particularidade para fazer *marketing* e propagandas no Reino Unido.¹

¹ Uber transforma derrota judicial em marketing com oferta de férias e salário mínimo, mas não no Brasil. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-57990721>. Acesso em 30 de janeiro de 2023.

É quase que intuitivo pensar que a uberização surge com a empresa-aplicativo Uber e demais aplicativos de corridas e entregas, no entanto, conforme comentado anteriormente, esse fenômeno não se restringe e não surge com a Uber. Esse processo possui suas raízes na reestruturação produtiva, com o estabelecimento do neoliberalismo no Brasil e após a crise de 2008, a partir de políticas que o viabilizam como a reforma trabalhista, a reforma da previdência, entre outros. Para além disso, sua ideologia juntamente com o neoliberalismo se entranhou no imaginário social onde o individualismo, a meritocracia e o empreendedorismo imperam e são promovidos pelas corporações. Portanto, a uberização está presente em grande parte da dinâmica de trabalho do capitalismo atual, haja vista que sua principal característica não é exclusivamente a plataformização digital, mas o trabalho por demanda. A modalidade de trabalho por demanda existia antes do trabalho por aplicativo, pois encontrava-se presente em um arsenal de profissões como motoboys, manicures, *telemarketing*, profissionais da limpeza e de consertos, revendedoras de cosméticos, entre tantos outros. A plataformização digital radicaliza um processo que já estava em curso. O motorista de aplicativo está dentro da categoria de trabalhadores uberizados (informais, intermitentes, *just-in-time* e precarizados), sempre disponíveis ao trabalho, aguardando a demanda, sem ser remunerado pelo tempo não produtivo, sem direitos trabalhistas e garantias, assumindo todo o ônus do trabalho. Desse modo, os motoristas de aplicativo são uma parcela dentro dessa categoria. As relações de trabalho estão profundamente uberizadas de forma geral.

Nessa perspectiva, o presente trabalho propõe analisar a uberização a partir da perspectiva dos motoristas de aplicativo, buscando entender em que medida a relação é percebida como exploratória e como se dá o sentimento de autonomia pelos motoristas. Adentraremos na bibliografia da sociologia do trabalho para expor de forma geral as principais análises teóricas acerca do tema. Sobretudo, a hipótese deste trabalho gira em torno da existência de uma contradição entre o autogerenciamento subordinado intrínseco à uberização e a busca pela autonomia por parte dos trabalhadores. Partiremos do caso da empresa-aplicativo Uber, seu início e sua dinâmica no Brasil, especificamente na cidade de Campinas, no Estado de São Paulo, buscando compreender o estabelecimento da empresa e a relação com os motoristas, tendo em vista que foi uma das precursoras com grande relevância no capitalismo de plataformas. Ademais, abordaremos brevemente as formas de atuação dos aplicativos de transporte individual e os artefatos utilizados para controle do trabalho e do consumo, como o algoritmo. O método utilizado foi a pesquisa qualitativa por meio de um roteiro

semiestruturado. As entrevistas foram centralizadas em quatro subtópicos que giram em torno das seguintes questões: O que motivou a entrada na Uber? Como foi a trajetória no mercado de trabalho formal e informal? O que pensa sobre a regulamentação do vínculo com a Uber? Como acontece o autogerenciamento durante a jornada? Como lidam com as penalizações e bloqueios dos aplicativos? Dentre outras questões relacionadas.

O trabalho está dividido em quatro capítulos. O primeiro e segundo capítulo tratam da discussão teórica da uberização do trabalho, das mudanças substanciais no trabalho e o trabalhador na era digital, assim como a criação do aplicativo Uber. O terceiro capítulo discorre sobre a crise econômica de 1970, a inflação dos serviços e os dados do trabalho uberizado no Brasil. O quarto e último capítulo analisa a empresa-aplicativo Uber em Campinas desde a sua chegada e aborda as entrevistas na pesquisa de campo, relacionando teoria e realidade no intuito de investigar até que ponto os motoristas são chefes de si mesmos.

1. Conceituação da uberização do trabalho

1.1. O trabalhador sob demanda

Como tampouco sabia

Que a casa que ele fazia

Sendo a sua liberdade

Era a sua escravidão.

De fato, como podia

Um operário em construção

Compreender por que um tijolo

Valia mais do que um pão?

(Vinícius de Moraes, O operário em Construção)

Certamente a inovação tecnológica é mais um meio que potencializa diversos elementos que já existiam no mundo do trabalho e partiremos dos estudos da autora Ludmilla Abílio para discorrer sobre o fenômeno da uberização. A autora possui uma vasta bibliografia acerca do tema, sendo uma referência e segue realizando inúmeras pesquisas sobre essa transformação no mundo do trabalho. Segundo Abílio, entende-se a uberização como uma nova tendência de organização, gerenciamento e controle do trabalho que não se restringe e não surge com as plataformas digitais. O fenômeno “refere-se a um novo estágio da exploração do trabalho, que traz mudanças qualitativas ao estatuto do trabalhador, à configuração das empresas, assim como às formas de controle, gerenciamento e expropriação do trabalho” (ABÍLIO, 2017, n.p). Esse processo pode ser entendido também como um avanço das terceirizações, e sobretudo concretiza o trabalhador como nanoempresário-de-si mesmo (ABÍLIO, 2017) e intermitente (ANTUNES, 2018), sempre disponível ao trabalho, retirando-lhe os direitos mínimos legalmente estabelecidos, sendo responsável pelos riscos e custos do trabalho.

O termo é utilizado devido à visibilidade e aos elementos estruturais promovidos pela empresa Uber, apesar da sua fragilidade ao carregar a falsa ideia de que a empresa originou o fenômeno. As empresas-aplicativo (ABÍLIO, 2017) estão em grande evidência atualmente ainda que apresentem pouca materialidade. A Uber, por possuir uma grande atuação pelo mundo, tornou-se uma espécie de metáfora fazendo com o que o termo “uberização” se tornasse justificável para descrever um conjunto de transformações nas formas de organização do

trabalho. O aplicativo consegue mobilizar uma grande massa de consumidores e trabalhadores no mundo todo, o que explica sua fonte fetichizada, por ter uma força enquanto marca (ABÍLIO, 2017). A empresa Uber tomou palco das discussões sobre mobilidade urbana e regulação da economia digital, assim como protagonizou embates entre empresas e Estado que giram em torno dos interesses dos consumidores-eleitores, dos conflitos entre trabalhos e os embates sobre o livre mercado (ABÍLIO, 2017). O foco principal dessa pesquisa será em seu artigo “Empreendedorismo, autogerenciamento, subordinação ou viração? Uberização e o trabalhador *just-in-time* na periferia” publicado em 2021, dentre outras pesquisas desenvolvidas pela autora.

Com a globalização e o neoliberalismo, vivenciamos uma grande eliminação dos direitos trabalhistas e a financeirização do Estado, o trabalho e seu gerenciamento são dispersados. Abílio relaciona a centralização do controle no trabalho com a perda de formas “estáveis, reguladas e reconhecíveis” que determinam o que é distribuição, tempo de trabalho, valor, remuneração, etc. (ABÍLIO, 2021, P. 936). Riscos e custos são transferidos aos trabalhadores, bem como parte do gerenciamento do trabalho, que permanece sendo subordinado. “Assim, as regras que regem o processo de trabalho se informalizam. (...) A uberização nomeia a síntese de uma série de processos em curso há décadas” (ABÍLIO, 2021, P.936). Esse termo, normalmente associado ao trabalho subordinado por meio de plataformas digitais, deve ser analisado de forma mais ampla, sob a ótica da consolidação dos trabalhos sob demanda (Abílio, 2017) e processos de informalização (Abílio, 2020). Este último diz respeito a perda das formas reconhecíveis dos meios de controle e gerenciamento do trabalho.

A autora argumenta que os processos de informalização são compostos por muitos fatores - ainda que em definição - que envolvem principalmente as regulações do trabalho que levam à despadronização da jornada do trabalho; o gerenciamento algorítmico, novos arranjos produtivos por meio das tecnologias de informação; mobilidade do capital e a financeirização, e por fim, a eliminação dos direitos trabalhistas e dos direitos sociais. Abílio analisa as perdas de formas estáveis e fixáveis, revelando uma dificuldade em mapear e diferenciar/caracterizar os custos do trabalho e quem arca com estes, assim como o que é trabalho pago e o que não é, o que são os meios de produção e instrumentos de trabalho, originando um “nó” que dificulta o reconhecimento do que é exploração e dominação do trabalho. O trabalhador participa e se engaja na produção, ficando a seu cargo uma parte do gerenciamento, porém, segue sem autonomia e permanece subordinado, como acontece no home office. Nesse formato, não há um foco na jornada de trabalho e sim na produtividade, na definição de metas e bonificações

por entrega. Desse modo, a dispersão do trabalho é perpetuada, eliminando as regulações legais que definem o que é tempo de trabalho e o que não é, assim como horas extras, intervalos e local de trabalho.

O que se pode reconhecer é a transferência de riscos e custos aos trabalhadores que a autora define como autogerenciamento subordinado (ABÍLIO, 2019). Os custos podem ser incontabilizáveis. Sendo “gerentes de si mesmos, da sua jornada e execução do trabalho” (ABÍLIO, 2021, p.937), o gerenciamento é internalizado pelo trabalhador, haja vista que se torna responsável pela sua própria subordinação e pelos meios de controle e gestão de si mesmo. Trata-se, portanto, de focar nas formas de gerenciamento e controle de trabalho contemporâneo e menos no empreendedorismo (Dardot e Laval, 2016). É necessário romper com o discurso vigente que foca em políticas públicas e regulações do trabalho, uma vez que o sujeito trabalhador atual se vê como empresário de si e age como tal, acreditando e incorporando essa máxima. Dessa forma, o que está em evidência é a concretização do trabalhador *just-in-time* ou sob demanda. A noção de empreendedorismo de si oculta a estrutura do trabalho:

A noção do empreendedorismo de si hoje obscurece elementos que estruturam o mundo do trabalho, podendo deslizar para abordagens no mínimo complicadas feitas na relação da produção de conhecimento acadêmico com a experiência dos trabalhadores, que podem atribuir ao trabalhador de forma simplista uma falsa consciência sobre sua própria condição, deslocando perigosamente a compreensão do autogerenciamento para a do autoengano (ABÍLIO, 2021, p.938).

O trabalhador sob demanda é o cerne do movimento de uberização, sendo totalmente responsável pela própria reprodução social, sem o amparo do Estado e do capital. Esse trabalhador tem sua força de trabalho igualada a sua condição humana, assim, temos o “uso racionalizado do trabalhador como mero fator de produção” (ABÍLIO, 2021, p.953), a condição humana é ser 100% produtiva, encerrando o conflito entre capital e trabalho. Em outros termos, os direitos historicamente conquistados sobre o uso da força de trabalho desaparecem, com a intensificação da jornada de trabalho, o tempo disponível ao trabalho que não é pago, a falta de garantias, etc., todas as responsabilidades são transferidas ao trabalhador, reduzindo-o a força de trabalho:

A consolidação do trabalho do trabalhador *just-in-time* significa que este é passível de ser socialmente reconhecido como pura força de trabalho, tornando-se inteira e solitariamente responsável pela gestão de sua própria sobrevivência. Estar disponível, mas não ter qualquer garantia sobre o valor de um dia de trabalho; ver banalizada uma

jornada de 12 horas por dia, 6 a 7 dias por semana - sem que isto nem mesmo signifique uma remuneração correspondente a um salário mínimo. Arcar com os poros do trabalho, que agora são vividos como tempo de trabalho não pago. Todos esses são elementos cotidianos da vida do trabalhador sob demanda (ABÍLIO, 2021, p. 939).

Esses limites ultrapassados nas fronteiras do que é trabalho remunerado ou não, tendo somente o tempo efetivo de produção pago, remete a essa característica central da uberização de transferir o gerenciamento ao trabalhador. Podemos ver esse fenômeno na reforma trabalhista já operando nos trabalhos formais, o que nos leva a perceber a tendência se espalhando para grande parte dos trabalhadores. O tempo de chegada da entrada da empresa até a posição onde trabalha, o tempo de transporte até o trabalho, etc., são exemplos do que não é considerado tempo de trabalho ainda que esteja a serviço dele, é o estabelecimento da dinâmica *just-in-time*. O autogerenciamento também é entendido como uma informalização na medida em que o trabalhador deve criar meios para estar disponível ao exercício de trabalho sem garantia de remuneração, sempre subordinados às regras imprecisas das empresas, a única certeza é que não há qualquer tipo de garantia. Exemplo disso é o gerenciamento algorítmico que promete aleatoriedade e neutralidade, no entanto, centraliza e dispersa as formas de controle, mapeando-as de modo a causar incertezas, deixando os motoristas em uma espécie de jogo de previsão de comportamento para que então possam refazer sua estratégia. Mais adiante na pesquisa de campo veremos os malabarismos que um dos entrevistados precisa fazer para ficar em setores estratégicos da cidade em que atua. Assim, os algoritmos “por meios técnicos que hoje provêm a possibilidade de combinar uma enorme gama de variáveis, uma combinação inteiramente voltada ao uso mais racional e menos custoso da força de trabalho” (ABÍLIO, 2021, p.941). A autora descreve a dinâmica como um “despotismo algorítmico” ao analisar essas formas inacessíveis atuantes do algoritmo e das avaliações, assim como o ranqueamento sem critérios e bloqueios sem justificativas. Por trás disso, existe uma empresa que se coloca neutra e com foco em tecnologia, com o mero papel de fornecer meios técnicos para garantir a lei da oferta e procura. É um mecanismo despótico visto que não é simples categorizá-lo, a ausência de formas claras e estáveis colaboram para que o despotismo impere sobre a uberização, onde as regras vão mudando constantemente, causando banimento de contas, bloqueios, muita demanda para uns e pouca para outros. Não há contratos, acordos, valor por hora trabalhada, bonificação ou remuneração garantida. Durante a jornada os motoristas vão juntando as peças do jogo em uma espécie de adivinhação, se cancela número x de corridas, é bloqueado, se possui baixo nível de estrelas, recebe poucas corridas etc.

Ainda seguindo esse aspecto, conforme mencionado anteriormente, a pesquisa pretende investigar a subjetividade do motorista e como se dá sua visão sobre as regulamentações trabalhistas na empresa-aplicativo Uber, em específico. Nesse ponto, Abílio disserta sobre a apropriação das empresas-aplicativo do discurso de autonomia desses trabalhadores (seja ela financeira ou gestão do próprio tempo), haja vista que é um desejo fortemente presente nos trabalhadores informais atualmente. Esse trabalhador pode se ver como um empreendedor de si, sem chefe e sem horários pré-definidos, em contrapartida, a falta de direitos trabalhistas básicos como jornada, remuneração e valor, perpetua a figura do trabalhador como pura força de trabalho e *just-in-time* (sob demanda). Decerto, a sensação de liberdade e autonomia se dá por algumas decisões que o motorista toma durante sua jornada - horário de trabalho, corridas mais rentáveis, contudo, são pautadas e subordinadas às regras das empresas-aplicativos para evitar sanções, que estão fora de seu controle. Suas decisões e estratégias são, no fim, para garantir sua reprodução social. Fator importante é que essas estratégias adotadas são gravadas em seu algoritmo particular e utilizadas a cada corrida que é aceita, como quando pesquisamos um determinado assunto na internet e minutos depois um anúncio personalizado sobre o mesmo assunto nos acomete.

Abílio cita o entendimento da uberização enquanto plataformização do trabalho e ressalta que é importante o cuidado ao se referir ao termo como uma generalização dos bicos (*gig economy*) por meio de plataformas, visto que o foco é o trabalho subordinado, considerando que este antecede e percorre as plataformas:

(...) uma nova forma de gerenciamento, controle e organização do trabalho envolve a compreensão de que a informalidade nunca foi exceção, mas hoje se firma como regra e horizonte para as relações de trabalho; significa pensar em como a categoria emprego está se reconfigurando e que a uberização não corre em paralelo ao emprego formal, mas o perpassa e o modifica (ABILIO, 2021, p. 942).

São novas formas de controle eficiente ao usar essa multidão de trabalhadores disponíveis, do modo que preferir e na hora em que definir. Um destaque relevante se faz aos trabalhadores periféricos, categoria central da pesquisa da autora, em que a dinâmica de trabalho exemplifica a subsunção real da viração analisada por ela: esses trabalhadores não possuem limites claros em suas relações de trabalho, não há estabilidade ou linearidade, independente se o emprego é formal ou informal, daí o termo viração. É uma dinâmica voltada para a própria sobrevivência que organiza e dispersa o mundo do trabalho permanentemente.

Ludmilla cita Francisco de Oliveira que relacionou esse fenômeno com o subdesenvolvimento, ele analisa que o trabalho formal se torna um “veículo da transferência de custos para os próprios trabalhadores na formação e reprodução social da classe trabalhadora urbanizada e industrializada” (ABÍLIO, 2021, p. 943). O autor chamava esses trabalhadores de pseudo-pequenos proprietários, o que entendemos hoje como autogerenciamento subordinado. A autora revela que a garantia de reprodução social e as estratégias dentro desse trabalho subordinado ficam a cargo do trabalhador periférico. Existe uma característica observada em campo pela autora que também aparece nos entrevistados dessa pesquisa ligada à compreensão do “engajamento e a adesão dos trabalhadores”, observada nas manifestações por direitos dos motoboys e bikeboys no evento “#brequedosapps”². A mobilização aconteceu em meados de 2020 em meio a pandemia da COVID-19 e não exigiu formalização do vínculo empregatício com as plataformas. Essas mobilizações são horizontais e plurais com narrativas diversas, que contam com a participação dos sindicatos e a construção de projetos de leis. O que é pautado pelo movimento - ainda dentro da relação de trabalho uberizada - são condições mais justas, como fim dos bloqueios injustos, fim do sistema de pontuação e melhores taxas, sem a busca por formalização. Um dos entrevistados trouxe esse mesmo argumento quando questionado se gostaria que o vínculo fosse formalizado, alegando que escolheu trabalhar como Uber justamente pela ausência do vínculo empregatício. Abílio (2021) alerta que é preciso cautela ao partir dessa defesa da autonomia de trabalhadores que acreditam serem chefes de si mesmos. Segundo ela, alguns fatores influenciam e fortalecem essa visão, como a reforma trabalhista sancionada no governo Temer, além de que na formalidade e em empregos CLT no geral, há uma alta rotatividade de funcionários, desigualdades e injustiças diárias. A pergunta que mobiliza a presente pesquisa é: Ao mencionar que não quer ter um chefe, o motorista Uber incorporou o discurso de autonomia, negação da exploração, e a dominação feita pelos aplicativos? Como se dá essa relação? Como se estabelece essa tensão? Vemos que uma das máximas das empresas-aplicativo é a defesa do slogan “seja o seu próprio chefe.” O foco

² Em 2020, nos dias 1º e 25 de julho, em meados da pandemia da COVID-19, os trabalhadores entregadores de aplicativo organizados em diversas frentes realizaram paralisações em todo o país por melhores condições de trabalho nas empresas-aplicativo de entrega Ifood, Rappi, Uber Eats, Loggi e James. Várias capitais tiveram as avenidas principais fechadas pelos entregadores e as reivindicações eram principalmente pelo aumento das taxas por km, fim dos bloqueios injustos no app, auxílio alimentação, fim do sistema de pontuação, entre outros. “A guerra continua”, prometem entregadores dos breques contra apps. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2020/07/30/a-guerra-continua-prometem-entregadores-dos-breques-contra-apps> Acesso em 09 de abril de 2023.

central aqui é investigar como se dá a relação dos trabalhadores Uber com o desejo de autonomia, de um lado, e o gerenciamento subordinado, de outro.

“As humilhações e injustiças cotidianas por vezes culminavam na revolta e pedido de demissão ou nos desligamentos feitos pelas empresas” (ABÍLIO, 2021, p. 946). Conforme pontuado pela pesquisadora, a crítica às empresas-aplicativo deve ter enfoque nessa contradição promovida por elas, visto que uma parcela desses trabalhadores também desistiu dos empregos formais para conquistarem sua liberdade por meio das plataformas digitais. Essa apropriação está presente nos modos de vida da periferia, é a “apropriação centralizada da viração como modo de vida” (ABÍLIO, 2021, p. 945). Assim, os modos de vida da periferia são generalizados no mundo trabalho durante o processo de uberização. A autora parte da trajetória dos motoboys para enfatizar as mudanças no mundo do trabalho. Com a uberização esse setor foi totalmente informalizado passando para a categoria de “entregadores” que impõe uma amadorização da profissão. O mesmo acontece com os taxistas e motoristas particulares. Os fatos que colaboram para essa amadorização são: a adesão ao trabalho (cadastro no app) ao invés da contratação, regras instáveis e incertas, o surgimento do GPS que dispensa o conhecimento e controle do trabalhador, não há valorização da experiência profissional, dos saberes, habilidades, etc., constituindo, portanto, o trabalhador amador. Essa dinâmica revela como se dá a viração:

Assim como grande parte dos trabalhadores e trabalhadoras brasileiros, tem uma diversidade inenarrável de conhecimentos e competências adquiridos por tantas profissões e ocupações que tecem sua trajetória, feita de empregos formais, microempreendimentos, trabalho informal, atividades que mal são reconhecidas como trabalho, bicos (ABÍLIO, 2021, p. 946).

A pesquisadora relata que algumas pesquisas quantitativas e qualitativas com diversos setores do trabalho demonstram que uma parte significativa de trabalhadores largaram seus empregos formais para adentrarem o mundo das plataformas digitais. Assim, é necessária uma crítica a essa contradição entre a busca pela autonomia e a apropriação dessa máxima feita pelas empresas-aplicativo e demais setores no mundo do trabalho contemporâneo. Em uma de suas pesquisas de campo em 2014³, verificou histórias de motoboys que deixaram seus empregos

³ Ver capítulo intitulado “Uberização: Manicures, motoboys e a gestão da sobrevivência” do livro *Trajetórias da Informalidade no Brasil Contemporâneo*. p.173-188. São Paulo, Fundação Perseu Abramo, 2021.

formais para aderirem a empresa-aplicativo *Loggi* e obtiveram ganhos bem superiores daqueles oferecidos pelas empresas terceirizadas, visto que ainda não haviam monopolizado o mercado. Ao discorrer sobre o dia a dia de uma manicure e sobre as desregulações dessa profissão com o tempo, Abílio utiliza de um depoimento de uma profissional que já trabalhou com e sem vínculo empregatício em um salão. Atualmente a profissional trabalha por meio de um aplicativo que conecta a demanda com seus serviços, permitindo que gerencie seu tempo, os horários, a quantidade de clientes, etc., o que a faz se enxergar como chefe de si mesma, no entanto, existem uma série de regras, penalizações e controle por parte do aplicativo. Essa percepção incide na busca pela autonomia, como formula a socióloga:

O que parece de fato estar em jogo é a busca pelo gerenciamento do próprio tempo e a recusa das formas de opressão encarnadas na figura do patrão e das formas injustas e corriqueiras de extensão não paga do tempo de trabalho, de cerceamento de direitos e eliminação de garantias, de humilhações cotidianas, exercidas por dentro do emprego formal (ABÍLIO, 2021, p. 952).

Ressalta, ainda que,

A busca pela possibilidade de ser um trabalhador por conta própria mobiliza os trabalhadores e trabalhadoras brasileiros. Trata-se menos de uma subjetivação neoliberal e mais da fuga das opressões e injustiças que são tecidas por dentro e por fora do trabalho formal (ABÍLIO, 2021, p. 950).

Abílio (2021) demonstra por meio da trajetória dos motoboys como funciona o autogerenciamento subordinado. Em dias de chuva o aplicativo oferece um valor maior na hora trabalhada, colocando o trabalhador entre assumir os riscos e o perigo de pilotar a moto na chuva e ganhar um valor maior, que também não é garantido. As regras vão mudando, trazendo um contexto de inseguranças e incertezas. As jornadas de trabalho excessivas, a distribuição de demanda de forma desigual faz com que os motoboys passem mais tempo pilotando do que efetivamente realizando entregas e ganhando por isso, levando a um adoecimento marcado por estresses e exaustão, além da grande competitividade entre si.

A informalidade juntamente com a uberização estão em constante mudança, alterando os próprios meios de operar, dificultando seu mapeamento. Os trabalhadores se concretizam como sob demanda juntamente com a monopolização das empresas-aplicativo e o agravamento da desigualdade social. O trabalhador é reduzido a puramente força de trabalho, arcando com todos os custos, riscos e sua própria reprodução social, em uma constante gestão de

sobrevivência. Sobretudo, a viração elucida a “subordinação produtiva centralizada” presente nas relações de trabalho dos trabalhadores periféricos que se expande nas relações de trabalho contemporânea, a uberização é, portanto, uma informalização que também atinge o trabalho formal (ABÍLIO, 2021).

2. Escravidão moderna

2.1 Nova morfologia do trabalho na era digital

*E dentro das estruturas
Via coisas, objetos
Produtos, manufaturas.
Via tudo o que fazia
O lucro do seu patrão
E em cada coisa que via
Misteriosamente havia
A marca de sua mão.
E o operário disse: Não!
- Loucura! - gritou o patrão
Não vês o que te dou eu?
- Mentira! - disse o operário
Não podes dar-me o que é meu.
(Vinícius de Moraes, O operário em construção)*

O sociólogo do trabalho Ricardo Antunes (2018) discorre sobre o novo proletariado de serviços da era digital, precarizado e intermitente, que surge com o crescimento do trabalho digital marcado por longas jornadas de trabalho e remuneração abaixo dos níveis necessários de sobrevivência. Para o autor, a explosão do setor de serviços se deve ao movimento de privatizações e reformas fortemente presentes na era informacional digital. Vale ressaltar que esse trabalhador não é mais ou menos explorado do que o anterior. O autor argumenta que com o avanço das tecnologias da informação e comunicação (TICs), se constitui um novo sonho de trabalho online, digital e era informacional. O mundo do trabalho superaria o sofrimento, era o fim do trabalho, tão aclamado pelo mito eurocêntrico.

De acordo com Ricardo Antunes (2018), em uma escala global, ao mesmo tempo que se aumenta o número de trabalhadores e trabalhadoras, a oferta de emprego é reduzida, levando a um desemprego estrutural. Os que estão empregados vivenciam a dissipação de seus direitos historicamente conquistados ao passo que a criação de novas modalidades de trabalho informal, intermitente, precarizado, “flexível” desvaloriza a remuneração dos que estão empregados. Para exemplificar, o autor discorre sobre a “zero hour contract” (contrato de trabalho zero hora) adotada na Europa, sendo a maior aposta do empresariado ao redor do mundo, visto que são trabalhos sem contrato em que não há jornada de horas ou direitos. Nesse formato, os trabalhadores e trabalhadoras são solicitados quando há demanda, ficam à disposição aguardando o chamado e só recebem pelo tempo em que produziram. Constitui-se, assim, o proletariado intermitente, presente nas mais diversas profissões como médicos, enfermeiros, *home care*, motoristas, advogados, profissionais da limpeza, consertos, etc. Essa nova modalidade de trabalho do proletariado de serviços na era digital vivencia o que Antunes denomina como escravidão digital em sua obra *O Privilégio da Servidão* (2018).

O capitalismo resume a vida humana exclusivamente ao trabalho, pois se estabelece em uma sociedade de trabalho abstrato, tornando esse exercício “penoso, alienante, aprisionado e unilateralizado”. Dessa forma, para ir no sentido de um trabalho emancipador é necessário recusar o trabalho que aliena:

Emerge uma constatação central: se por um lado necessitamos do trabalho humano e de seu potencial emancipador e transformador, por outro devemos recusar o trabalho que explora, aliena e infelicitiza o ser social, tal como o conhecemos sob a vigência e o comando do trabalho abstrato (ANTUNES, 2018, p.26).

Para o sociólogo, o sentido do trabalho que estrutura o capital (trabalho abstrato para produção de mercadoria) é desestruturante para a humanidade, e no sentido oposto, o trabalho que a estrutura (trabalho concreto que cria bens socialmente úteis e de subsistência), é desestruturante para o capital, formando a dialética espetacular do trabalho. Essa contradição emancipa e aliena, humaniza e sujeita, libera e escraviza. Inevitavelmente a alienação do trabalho traz uma contraposição entre subordinação e rebelião. O grande desafio do século, segundo o autor, é dar sentido “autoconstituente” ao trabalho humano, o que tornaria a vida para além do trabalho dotada de sentido, livre e plena. Em outros termos, o trabalho no capitalismo é essencialmente alienante, o que pressupõe que existe um estranhamento entre o trabalhador e o que produz, visto que não se identifica com o que está produzindo, assim como também não

o consome, porém, vive e reproduz a lógica do capital. O autor discorre sobre a essência do trabalho, em que analisa, de acordo com Marx em sua obra “*O Capital*”, que o trabalho faz parte da existência humana onde o ser humano transforma a natureza e a si mesmo, desenvolvendo a sociabilidade humana. Já no capitalismo, o trabalho é substancialmente abstrato e nega a condição humana, ou seja, “o caráter útil do trabalho e sua dimensão concreta se tornam subordinados a outra condição, a de ser dispêndio de força humana produtiva, física ou intelectual, socialmente determinada para gerar mais-valor” (ANTUNES, 2018, p.112). Sendo assim, se torna um trabalho assalariado e alienado, voltado apenas a produção de mercadorias e geração de excedentes, perdendo seu caráter concreto.

É importante ressaltar que as transformações no mundo do trabalho citadas aqui, trouxeram diversas consequências à saúde física e mental do trabalhador, tendo em vista que o ambiente laboral passa a ser dotado de pressão psicológica por produtividade, exige-se dos trabalhadores polivalência e multifuncionalidade, além da supressão do tempo improdutivo de trabalho pelas corporações, dentre outros mecanismos. A individualização exacerbada também contribui para esse adoecimento, devido à falta de solidariedade e mobilização coletiva entre os trabalhadores. Seguindo essa lógica, é possível associar com Giovanni Alves (2005) quando esse discorre sobre a “captura” da subjetividade do trabalhador. Para o autor, com a reestruturação produtiva, o toyotismo e a acumulação flexível, a subjetividade do trabalhador é absorvida pela lógica do capital, moldando o pensamento e a ação dos trabalhadores conforme a racionalização produtiva, assim, subtrai-se sua disposição intelectual-afetiva. O trabalhador deve assumir uma posição proativa para solucionar e prever problemas, de forma a significar o que realiza, colocando a inteligência humana a serviço do capital. Essa “captura” é realizada de diversas formas, como coerção, manipulação e administração pelo olhar, visando, sobretudo, uma relação orgânica entre ser humano e capital que pode levar ao adoecimento e sintomas psicossomáticos. O controle da subjetividade também invade a vida privada e busca controlar os modos de vida e de ser do trabalhador. São criados sistemas de avaliação de desempenho e remuneração (como a participação nos lucros - PLR) a fim de gerar incentivo e capturar o consentimento do trabalhador, assim como controlar a dinâmica do trabalho, perpetuando a exploração do trabalho. Esse controle passa a ser exercido pelos próprios trabalhadores de forma coletiva, contra si mesmo e sua equipe de trabalho, sendo chefes uns dos outros para impulsionar a produtividade, consequentemente garantindo o incentivo financeiro.

De acordo com Antunes, a partir dos anos 80 (nos países do Sul do mundo), acreditou-se que a classe trabalhadora passaria por uma retração global. A tese de que o capitalismo sem trabalho e maquínico se expandia nos EUA e Europa, com forte adesão em diversos âmbitos como sindicatos, política e universo acadêmico, seria o início do “mundo maquínico-informacional-digital”. A realidade, porém, foi em sentido oposto, basta olhar para o enorme contingente de trabalhadores nos países do Sul, como China, Índia e demais países asiáticos, assim como na América Latina com Brasil, México, etc. (ANTUNES, 2018, P.27). Sendo assim, o autor busca entender como se deu essa nova morfologia do trabalho. Simultaneamente, ainda que o proletariado industrial foi reduzido, o proletariado de serviços teve um crescimento significativo:

Ao contrário da eliminação completa do trabalho pelo maquinário informacional-digital, estamos presenciando o advento e a expansão monumental do novo proletariado da era digital, cujos trabalhos, mais ou menos intermitentes, mais ou menos constantes, ganharam novo impulso com as TICs, que conectam, pelos celulares, as mais distantes modalidades de trabalho. Portanto, em vez do fim do trabalho na era digital, estamos vivenciando o crescimento exponencial do novo proletariado de serviços, uma variante global do que se pode denominar escravidão digital. Em pleno século XXI (ANTUNES, 2018, p.30).

A atual era do capitalismo traz um processo com vários fenômenos simultâneos, como informalidade, precarização, materialidade e imaterialidade que perpetuam e ampliam a lei do valor:

O mito de que a sociedade de serviços pós-industrial eliminaria completamente o proletariado se mostrou um equívoco enorme. Evaporou-se. Desmanchou-se no ar. Na contrapartida, vem aflorando em escala global uma outra tendência, caracterizada pela expansão significativa de trabalhos assalariados no setor de serviços (ANTUNES, 2018, p. 33).

As empresas corporativas assumem uma trípole constituída pela terceirização, informalidade e flexibilidade, tornando-as indissolúveis uma da outra, disseminando a uberização do trabalho globalmente, “é o advento de uma nova era de escravidão digital, que se combina com a expansão explosiva dos intermitentes globais” (ANTUNES, 2018, P.37). Desse modo, o Uber se faz um exemplo emblemático desse fenômeno, um grande contingente de trabalhadores e trabalhadoras utilizam os próprios automóveis, arcam com todas as despesas sem nenhuma garantia de ganhos, além de terem que arcar com manutenção dos veículos, alimentação, entre outros, e a empresa-aplicativo se apropria do mais-valor obtido pela força de trabalho dos motoristas sem qualquer obrigação com os direitos trabalhistas destes.

Ainda na mesma obra, Antunes discorre sobre o capitalismo atual com essas variadas formas de trabalho que expande os modos de gerar e extrair valor, como a utilização do algoritmo. Têm-se um contingente de trabalhadores permanentemente disponíveis ao trabalho, seja online ou por aplicativo, ampliando a precariedade e eliminando os direitos trabalhistas. Sendo assim, só restam duas opções para esse novo proletário de serviços, o desemprego ou o privilégio da servidão, em outras palavras, o privilégio de ser precarizado, haja vista a oscilação do mercado que não garante estabilidade a nenhum assalariado. Inclui-se também nessa classe o “proletário-de-si-mesmo” que absorve a lógica do mito do trabalho autônomo, assim como o teletrabalho ou *home office*, que apesar de eliminar o tempo de deslocamento, potencializa precedentes para a supressão dos direitos trabalhistas, da distância entre o que é trabalho e o que é espaço doméstico, fortalecimento da dupla jornada de trabalho, a falta de convívio social e do sindicalismo.

Constata-se a consolidação da lógica das corporações e de seus ideais. A intensificação desses processos revela o advento da indústria 4.0, sendo “uma nova fase da automação industrial” (ANTUNES, 2018, P.38). Para Antunes, o termo indústria 4.0 surgido na Alemanha em 2011, caracteriza essa revolução, que representa a rápida expansão tecnológica no mundo produtivo com a vinda das TICs, ampliando os processos produtivos automatizados, em que as empresas são profundamente “controladas digitalmente”. A subsunção real do trabalho ao capital é estabelecida com a hegemonia informacional-digital e a produção cada vez mais automatizada por robôs e máquinas digitais, diminuindo uma parte da força de trabalho levando a mais desemprego. Esse salto tecnológico cria subempregos, mais precarização, informalidade, trabalhadores intermitentes e eliminação dos direitos conquistados. Surge, portanto, a ideia do empreendedor para mitigar o retrocesso, haja vista que o emprego formal se torna cada vez mais escasso.

2.2. Neoliberalismo e o sujeito como empreendedor de si mesmo

O artigo “Neoliberalismo autoritário no Brasil” redigido pelos autores Daniel Andrade, Mariana Côrtes e Silvio Almeida em 2021, discorre sobre a construção do neoliberalismo a partir de sua manifestação em diversos contextos históricos para constatar que o fenômeno se alinha ao autoritarismo no capitalismo atual, se hibridizando com várias racionalidades políticas, alterando substancialmente os modos de vida da população e a ideologia social ao

adotar a lógica econômica do empreendedorismo. O texto se faz demasiado essencial nessa pesquisa para compreender a dimensão da lógica do empreendedor de si mesmo e como ela foi introduzida no imaginário social.

De acordo com os autores, o neoliberalismo é a construção política da sociedade de mercado, sendo um regime de governamentalidade que se transforma conforme o modelo do mercado. Possui duas dimensões principais, sendo elas criar políticas de mercado que impedem demandas sociais e de redistribuição, e a entrega dos mercados nacionais à concorrência externa, se submetendo e criando, ao mesmo tempo, a competitividade para atrair investimentos de capital. Assim, de acordo com o Foucault (2004), o mercado passa a operar como fundamento da legitimidade do Estado sendo o princípio de racionalidade que o guia:

O próprio Estado se reforma com base no modelo de mercado, introduzindo, por meio da reforma gerencialista, a concorrência administrada e a lógica de gestão flexível da empresa privada no âmbito da administração pública (Almeida, et. al, p.2).

A lógica do sistema de preço é utilizada nas políticas públicas, como ranqueamento, avaliação, medição e indicadores quantitativos. O Estado passa a enxergar a gestão da população (saúde, educação, seguridade, transporte, empregos, etc) como um investimento em capital humano, subordinando a cidadania à lógica econômica “com os gastos sendo racionalizados conforme critérios de eficiência e retorno para o desenvolvimento e competitividade do país” (ANDRADE; ALMEIDA; CÔRTEZ, 2021, p.2), condicionando a população à lógica empresarial do “investimento em si mesmo”. O valor da dignidade humana passa a ser o valor econômico da existência humana (Almeida; Andrade; Côrtes, 2021, p.2), separando-a em dois grupos: aqueles com qualificação competitiva e aquelas com o custo de trabalho reduzido, descartando os que não estão nesses grupos. Ao introduzir contextos de concorrência em setores fora do trabalho, governa-se a conduta e constrói-se subjetividades na população por meio de processos singulares de neoliberalização (Dardot; Laval, 2009; Davies, 2014). Portanto, o neoliberalismo se faz presente no cotidiano, sendo um modo normativo de sociedade e subjetividade:

Os indivíduos, submetidos a situações de concorrência por toda parte e ameaçados pelo desemprego em um mercado de trabalho com vínculos precários, acabam por aderir à lógica gerencial na maneira como lidam com suas próprias vidas. É preciso que cada sujeito realize investimentos em si mesmo, zele pela própria

disciplina e faça seu *marketing* pessoal se quiser sobreviver no jogo (ANDRADE; ALMEIDA; CÔRTEZ, 2021, p.3).

Toda a lógica de vida é reduzida a vieses econômicos e à esfera privada, transformando a população em empreendedores de si mesmos, em que o Estado se isenta de suas obrigações com os direitos sociais, deixando aos indivíduos a responsabilidade de sua garantia de reprodução social individualmente. Os autores citam que o neoliberalismo se apropria de práticas religiosas e de magia para atração de dinheiro e riquezas, se misturando com diversas culturas. Sendo assim, devido seu caráter baseado em valores e cálculos econômicos, a concorrência de mercado e o empreendedorismo são colocados como soluções únicas e universais para questões que o próprio neoliberalismo causa. Segundo os autores, ao dialogar com Dardot e Laval (2009), “o neoliberalismo é a “norma da vida” que molda a forma [social] da nossa existência”, constituindo-se como a “razão do capitalismo contemporâneo”.

As questões sociais são vistas como uma ameaça ao mercado, por conseguinte, o Estado neoliberal não se concretiza como representante do povo, se voltando apenas a sociedade de mercado e sua viabilização, construindo as circunstâncias para a racionalidade econômica. Em contrapartida, é consensual que a democracia, limitada à razão econômica, opera para o neoliberalismo na fase atual. Elegem-se gestores do Estado-empresa para barrar a mudança para outro tipo de sistema, assim, o neoliberalismo esvazia a democracia e as demandas sociais. Para manutenção dessa ordem, são adotadas condutas autoritárias ao coibir mobilizações sociais, gerindo as desigualdades e adequando a população aos seus modos, operando uma violência conservadora contra a democracia e o social, transformando a população em cidadãos-consumidores (Dardot et al., 2021, p. 21-22). São diversas táticas híbridas para continuidade dos interesses capitalistas neoliberais, como utilização da força do Estado, nacionalismo empregue em contextos específicos, leis de combate ao crime com encarceramento em massa, golpes militares e ditaduras, combate aos interesses de classe, mobilizações sociais e sindicalismo, cerceamento do poder público, estratégias para imposição de medidas neoliberalizantes, a despolitização com a redução da cidadania ao empreendedorismo, entre tantos outros.

Os motivos que levam a democracia limitada - nesses termos citados anteriormente - como o melhor sistema para o neoliberalismo evitando até mesmo a supressão desse sistema, conforme postulado pelos autores, é em razão da lógica econômica institucionalizada juridicamente na política econômica neoliberal e a limitação imposta pelo próprio Estado ao

não poder legislar sobre um direito privado. Constitui-se, portanto, duas formas de evitar a recusa do modelo de mercado pelo meio democrático (Almeida, et. al, 2021). Pensadores neoliberais brasileiros defendem o neoliberalismo como única forma eficaz de civilizar a população, reprimindo as pressões populares para estabelecer a lógica financeira e econômica, tal como na ditadura. O regime militar seria um meio para barrar o suposto fantasma do socialismo, integrando a democracia ao mercado. Sendo assim, para os pesquisadores, é unânime a constatação de que a ideia de Estado mínimo é falaciosa e “propaganda ideológica para o público mais amplo” (Dardot; Laval, 2009; Davies, 2014; Harvey, 2008; Hirsch, 2010; Peck, 2010; Peck; Theodore; Brenner, 2012; Mirowski, 2013; Wacquant, 2012).

O neoliberalismo não se restringe ao momento atual, se constituindo ao longo do contexto histórico, impondo sempre um Estado forte, concorrência interna e competitividade econômica, democracia esvaziada, generalização da forma-empresa ou lógica econômica para todos os âmbitos da vida, entre outros. A liberdade só é válida para a economia, promovendo o empreendedorismo e o consumo, nos outros setores da sociedade as práticas são autoritárias, como as políticas sociais passam a ter caráter disciplinar.

A crise de 2008 tornou os prejuízos privados em dívida pública, prejudicando aqueles que nada tinham a ver com as raízes da crise, ou seja, a população vulnerável. As reformas estruturais autoritárias foram intensificadas, com reformas da previdência e trabalhista, o enfraquecimento dos partidos de massa, etc, como vemos a partir de 2013, com o fortalecimento do antipetismo, do conservadorismo e posteriormente as manifestações pró-impeachment e o domínio dos ideais de extrema-direita,

O neoliberalismo deixou de se associar simbolicamente com a abertura, o progresso, as liberdades individuais e o Estado de direito para se conjugar com o fechamento de fronteiras, a construção de muros, o culto à soberania do Estado e a ofensiva declarada contra os direitos humanos (ALMEIDA, et. al 2021, P. 8).

A partir desse contexto, são feitas perseguições aos movimentos contrários e de resistência, por meio de espionagem virtual, vigilância em massa, criminalização de movimentos sociais, entre outras formas estratégicas utilizadas pelo poder público. No sentido ideológico, o governo neoliberal passou a adotar a valorização da liberdade individual por meio de um discurso apelativo com afeto e emoções, negando a realidade. Utilizam-se do sonho de se tornar próspero como um empresário rico, sempre pautado no alcance de conquistas individuais, resultando em estratégias que defendem o esclarecimento da verdade ou do que é

verdade, que emerge crenças anticiência e anti-intelectuais. Os novos movimentos de direitas utilizam de discursos violentos e da retórica do ódio que defendem as ideias de extrema-direita, onde vemos a disseminação de *fake news* em uma guerra virtual de informações.

Nesse sentido, a defesa do mercado se constitui como uma forma de igualar sociedade e Estado, conseqüentemente, o sujeito enquanto empreendedor de si que deve defender o capital inclusive politicamente. O que se estabelece é a lógica da concorrência para barrar políticas sociais, que enxerga os movimentos sociais como inimigos da pátria e do povo. Estes devem abdicar das mobilizações políticas e focar na individualidade e empreendedorismo privado. Assim, o neoliberalismo vai se hibridizando com políticas já existentes conforme o que é conveniente para se manter, refutando a ideia de Estado mínimo e livre mercado. Quando falho, acusa o Estado como culpado das crises ocasionadas pelo próprio projeto neoliberal e retorna como salvação para a instabilidade que criou. Um dos exemplos citados pelos autores é a hibridização do neoliberalismo com as políticas sociais após a redemocratização, desse modo, esvazia-se o sentido de cidadania dando lugar ao investimento em capital humano. Por outro lado, a violência policial e endurecimento da legislação penal nesse mesmo período, demonstram as políticas de embranquecimento e retrocesso da conquista dos direitos humanos.

Aos trabalhadores sem qualificação restou a precarização e a informalidade, que converteu a viração em empreendedorismo, alterando essencialmente os modos de vida e consumo da classe. Nos anos 2000, com as políticas sociais para a população vulnerável do governo Lula, surge uma classe que antes não tinha poder de compra, a classe C, que emerge com o desejo de consumir, obter status e ocupar lugares antes elitizados. Nesse contexto também se criou empregos formais com baixos salários, posições precárias e o empreendedorismo popular por meio da criação do MEI (Microempreendedor Individual). Em vista dessas mudanças, é possível perceber que ainda que tenham proporcionado um grande salto nas políticas sociais, foram instituídas principalmente para perpetuar o neoliberalismo. A classe ascendente também incomodou a classe média que assumiu uma oposição conservadora frente às medidas desse mesmo governo.

Seguindo essa lógica, de acordo com os autores, a uberização é “uma espécie de neoliberalismo de segundo grau” (ANDRADE et. al, 2021, P. 18), em que o mercado passa a ser controlado pelas próprias empresas, ainda que se misturem com as regulamentações do Estado, tornando-se “a principal alternativa para as massas”. Ocorre uma reestruturação do

mercado de trabalho após a crise de 2008 que passou a ser pautada na informalização e precarização, introduzindo novos mercados informais e novas formas de controle do trabalho.

2.3. Controle algorítmico: O chefe invisível e imprevisível

Para analisar as novas formas de controle do trabalho uberizado nas plataformas, é necessário se debruçar sobre um de seus mecanismos primordiais: o algoritmo. O autor Marco Gonsales no capítulo “Indústria 4.0: empresas plataformas, consentimento e resistência” do livro "Uberização, trabalho digital e indústria 4.0" organizado por Ricardo Antunes, discorre sobre a dinâmica e os impactos do algoritmo.

A indústria 4.0 (Quarta Revolução Industrial) estabelece-se como conglomerados de tecnologias inovadoras, tais como plataformas digitais, inteligência artificial, robótica e internet das coisas, configurando uma transformação nos modos de organização e controle do trabalho. Nesse sentido, as plataformas são organizadas e automatizadas pelos algoritmos digitais, cultivados por dados, podendo ser de instituições privadas ou públicas. O algoritmo pode ser compreendido como processos de racionalização de atividades e instruções estruturadas que ditam ao sistema o que fazer, definindo por meio de etapas e regras que geram uma tarefa. Nessa lógica, as plataformas constituem uma nova forma produtiva com sua capacidade de organizar e controlar o trabalho, centralizando as relações de trabalho,

Assim, independentemente de onde o trabalho é realizado, seja fisicamente, nas ruas, como no caso dos motoristas da Uber, ou digitalmente, como no caso dos trabalhadores da Amazon Mechanical Turk, sob a lógica algorítmica, as plataformas ampliam a capacidade de controle. São burocracias digitais que, além de “determinar” as regras, também as executam (GONSALES, 2020, p.126).

Diferentemente do trabalho formal onde se bate o ponto na entrada e na saída do local de trabalho, os trabalhadores uberizados “logam” no aplicativo e são subordinados a um controle imaterial ou autoridade externa, como postula Gonsales. Posto isto, este controle está, sobretudo, em quatro formas principais: organização da demanda de consumidores de acordo com o algoritmo, imposição de onde e quando as tarefas devem ser realizadas, determinação do valor pago por essas tarefas, controle do desempenho do trabalho e da execução, de forma direta ou indireta. Portanto, a Uber é o próprio algoritmo. As plataformas monitoram estrategicamente e detalhadamente os trabalhadores em suas atividades e comportamento, bem como o tempo e a produtividade. Esta última, por sua vez, determina o pagamento, independentemente do tempo

disponível ao trabalho. O autor cita Marx quando compara esse modo de pagamento como a “forma proeminente de remuneração do capitalismo” (GONSALES, 2020, P.126). O algoritmo não foca exclusivamente na obtenção de dados para controle, mas também na tomada de decisões, assim, além do rastreamento, o sistema de avaliações é uma variável utilizada pelo algoritmo para medir o trabalho. Desse modo, constituem-se os agentes da gestão, sem a presença de um gerente físico. Os consumidores e o algoritmo definem o que é satisfatório e como o trabalho deve ser feito. É o despotismo algorítmico em que as regras não são claras e mudam constantemente, conforme elucidado por Ludmilla Abílio (2021) anteriormente.

A semelhança das empresas da economia de plataforma, economia de compartilhamento, economia *peer-to-peer*, dentre outros termos, é a utilização das plataformas digitais para intermediar, organizar e controlar o trabalho e o consumo. Esse setor é visto por muitos como sinônimo de sustentabilidade, comunidade, acessibilidade e democracia, no entanto, como veremos no tópico a seguir, o mercado se apodera dessas novas tecnologias para produção de mais-valor, expandindo o controle e a organização do trabalho. Logo, plataformização e acumulação de capital estão diretamente relacionados. O capitalismo precisa de novas formas de produção para garantir a reprodução do capital, ampliando-se para novos mercados e intensificando o trabalho. A precarização se torna permanente, sendo a tecnologia um fenômeno ambíguo, “tanto desestabiliza como abre um caminho de desenvolvimento para absorção do excedente do capital” (GONSALES, 2020). Dessa forma, para o autor, a supressão desse sistema é inevitável, as crises do capitalismo tornam-se intensas e constantes a cada vez que conquista novos mercados, ameaçando até mesmo a propriedade burguesa. É um movimento em que capitalistas superam outros capitalistas:

A superação é momentânea, e logo que outros capitalistas passam a utilizar as mesmas tecnologias, a vantagem dos pioneiros desaparece, a crise de produção se estabelece e surge a necessidade de grandes reestruturações produtivas em busca, novamente, de excedente de capital. Portanto, taylorismo, fordismo, toyotismo e plataformização ou uberização representam etapas de superação da crise de acumulação do capital, em que a ciência, transformada em tecnologia, torna-se uma indispensável ferramenta (GONSALES, 2020, p. 129).

A ciência se firma como uma propriedade social à serviço do capital, integrando-se na produção e no mercado, abandonando seu caráter social.

Ao discorrer sobre os diferentes tipos de plataforma, o autor constata que não existe automatização real das plataformas, sempre há um ser humano por trás operando, seja definindo

o algoritmo no caso de programadores, ou trabalhando com a plataforma, como os motoristas da Uber, os profissionais *freelancers* que divulgam seus trabalhos em plataformas, entre tantos outros. As IA (Inteligência Artificial) que operam por meio da lógica dos algoritmos, podendo ser definidas como “a capacidade de funcionarem de maneira semelhante ao pensamento humano” (GONSALES, 2020, p. 125), são treinadas por pessoas, existem inúmeros trabalhadores por trás desses maquinários visto que não possuem a capacidade de operar de forma independente. “A IA, ferramenta determinante para o projeto do fim do trabalho, é extremamente dependente do trabalho humano em grande escala, e assim continuará sendo” (GONSALES, 2020, P.130). O fenômeno atinge em grande proporção diversas categorias do trabalho, como arquitetos, dentistas, médicos, enfermeiros e demais autônomos são prejudicados com a vinda das plataformas, considerando que a concorrência com a plataforma é desleal. Da mesma forma que a Uber desvaloriza e amadoriza o trabalho dos motoristas qualificados (ABILIO, 2021), outros tantos setores sofrem com as plataformas intermediando o mercado de trabalho, ainda que sejam especializados e qualificados. Antunes já havia previsto essa precarização profunda do trabalho no Privilégio da Servidão (2018).

Os programas de computadores presentes há décadas nas corporativas, que organizam os dados e fazem cálculos, são substituídos por mecanismos mais elaborados nas plataformas, com capacidade de influenciar na tomada de decisões nas demissões e contratações, monitoramento do trabalho, avaliação de tarefas, etc. Até mesmo as avaliações realizadas por consumidores proativos configuram uma produção de valor indireto ao capital (GONSALES, 2020, P.132), mesmo que não seja considerado trabalho produtivo.

Gonsales discorre sobre a consciência de classe dos motoristas e alguns fatores contribuem ou dificultam o seu afloramento. Entre os fatores que dificultam são, a competição entre os trabalhadores vistos como parceiros empreendedores pagos pela produtividade, uma parte considerável da categoria usa as plataformas para complemento da renda, falta de locais para encontro dos trabalhadores, o amadorismo, várias atividades simultâneas e as opções limitadas nas relações de trabalho. Em contrapartida, seu afloramento já conta com inúmeras manifestações em todo o mundo, com aberturas de associações de trabalhadores uberizados. De forma ambígua, as plataformas dispersam os trabalhadores, mas também fornecem ferramentas para que eles se organizem, como as comunidades e grupos em redes sociais que foram essenciais para as mobilizações ao redor do mundo. Os motoristas de aplicativo, em específico, protagonizaram protestos em todo o mundo, principalmente nas cidades da Índia em 2017, 2018

e 2019, com mais de 100 mil participantes no primeiro ano e 50 mil em 2018. Já na véspera da entrada da Uber na bolsa de valores foram realizadas manifestações em várias partes do mundo, Estado Unidos, parte da Europa, diversos países da África e alguns países da América Latina, como Brasil, Uruguai, Chile, entre tantos outros. Desses encontros e mobilizações foram criadas algumas associações internacionais da categoria, como a “International Alliance Of App-Based Transport Workers” (IAATW) e a “Transnational Workers Network” (TWN) que representam e defendem os trabalhadores e trabalhadoras de plataforma, em conjunto com associações e sindicatos dos Estados Unidos, Espanha, Inglaterra e França. Do mesmo modo, no setor de entregadores de aplicativo foram realizados vários protestos globalmente, onde a primeira foi realizada em Julho de 2020 no Brasil, que também aconteceu em outros países, se tornando um evento mundial organizado virtualmente. Fica evidente que essa classe trabalhadora compartilha de sentidos, se identificam e se articulam em prol de melhores condições de trabalho, mesmo com o caráter individualista das plataformas.

Em resumo, as manifestações e mobilizações contra a exploração das plataformas evidenciam que seu controle não é absoluto e enfraquece o discurso de parceria e empreendedorismo. “Não existem relações de parceria, mas trabalhadores e trabalhadoras alienados, em uma relação que lhes é desvantajosa.” (GONSALES, 2020, p. 134).

2.4 Economia de Compartilhamento e o nascimento da empresa Uber

Ao se debruçar sobre a empresa Uber, é necessário retomar a temática de Economia de Compartilhamento para entender o seu nascimento no Vale do Silício e sua ascensão súbita.

Tom Slee em seu livro “Uberização: A Nova Onda do Trabalho Precarizado” de 2017, define a economia do compartilhamento como uma onda do mundo *business* que permite conexão e trocas entre consumidores e prestadores de serviços, como serviços hoteleiros, corridas de carro, etc., representado hoje principalmente pelo Airbnb e a Uber que promovem uma concorrência desleal com o mercado de transporte e hotelaria. Ambas as empresas possuem CEOs bilionários e foram fundadas com 1 ano de diferença em São Francisco - Airbnb em 2008 e Uber em 2009 - cresceram rapidamente e influenciaram seus modelos em todo o mundo. A premissa segue a mesma: a internet proporcionaria um mundo mais avançado, livre e igualitário.

O fenômeno tomou forma entre 2013 e 2014, segundo o autor, quando os favores informais entre conhecidos eram ofertados pela internet, como caronas e serviços domésticos, visando um senso de comunidade onde todos se ajudavam, sem recorrer a empresas privadas, na intenção de barrar o consumo excessivo e materialista, proporcionando até menos danos ao meio ambiente. Para Slee, é a partir disso que se inicia o discurso de valorização dos microempresários, que supostamente eram pessoas vulneráveis que construíram sua própria estabilidade financeira, por meio do autogerenciamento e promovendo seus negócios na internet. Era o início do mundo perfeito, sem o domínio das organizações hierárquicas, o fim do monopólio de grandes indústrias, o início do consumo sustentável, onde se buscavam menos posses e mais compartilhamento. “O conceito de compartilhamento sugere trocas que não envolvem dinheiro, ou que são ao menos motivadas por generosidade, pelo desejo de dar ou de ajudar.” (SLEE, 2017, P. 24). No entanto, o que de fato aconteceu foi o oposto dessa proposta.

A conexão possibilitada pela internet ao ligar pessoas com interesses em comuns também assegura a confiança dos estadunidenses uns nos outros. Por trás das promessas, Slee discorre que a economia de compartilhamento está desregulando setores que eram protegidos e relativamente regulados. Grandes empresas estão dominando todo o mercado e lucrando milhões, o que antes pretendiam ser apenas trocas genuínas, perpetua o controle centralizado em que agora o consumidor tem participação ativa no processo ao realizar avaliações que alertam os futuros consumidores do serviço. O autor cita que para os CEOs da Uber esse sistema de reputação-avaliação “resolve os problemas de triagem”, pois confiamos nas avaliações alheias ainda que sejam de estranhos. Se analisado com maior profundidade, é possível verificar que as avaliações não são parâmetros confiáveis de medição da qualidade de serviços, levando à injustiças com os prestadores de serviços.

O bico, as trocas, o compartilhamento ou a economia de viração que focavam em uma renda extra revelam o crescimento exacerbado de empresas de “tecnologia” e o surgimento de subempregos com jornadas de até 12 horas. É importante contrapor o uso do termo “economia de compartilhamento” do ponto de vista da sociologia do trabalho ao discorrer sobre bicos ou trocas de serviços, considerando que este não consegue abarcar a complexidade desse fenômeno que possui suas raízes na flexibilização e precarização no mundo do trabalho. O termo é mais adequado se utilizado sob a ótica da “economia sob demanda”, trabalho *just-in-time* ou viração no mercado de trabalho ao pensar a uberização, como é proposto nesta análise.

Sobretudo, Slee (2017) fomenta duas visões sobre a economia do compartilhamento, de um lado aquela que parte do princípio comunitário e do outro a ambição das grandes corporações que visam fortemente o lucro a qualquer custo, como a Uber. Esta última, por exemplo, possui um slogan de “o motorista particular de cada um”, já demonstrando a perspectiva individualista e elitista da plataforma, fortemente presente nos discursos de um dos CEOs (que posteriormente foi expulso devido a escândalos), indo no sentido contrário à relação de comunidade e compartilhamento. O fundamento central da tese do autor é que a economia de compartilhamento está criando um mundo mais precário e desigual como nunca visto antes.

O autor demonstra como essas empresas de tecnologia burlaram regulações e leis urbanas, utilizando-se de métodos para conseguir dominar os mercados em que atuam, com o discurso de que a tecnologia pode resolver problemas urbanos que os poderes públicos não foram capazes de solucionar. Esse posicionamento da Uber aparece no caso de Campinas e na Grande São Paulo quando tentaram proibir o aplicativo no início, como veremos no tópico 4. Esse discurso se apropria da ideia de criação de oportunidades de trabalhos bem remunerados e corridas baratas aos consumidores, conquistando uma população fragilizada pelo desemprego e precarização do trabalho. É importante ressaltar que o foco da crítica não está no usuário ou nos motoristas:

Os problemas não residem no participante individual buscando uma hospedagem de férias ou um deslocamento pela cidade. 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, 2017, p.28).

Slee também discorre sobre como a cultura da internet surgiu com a premissa de “chave para construir um mundo melhor” rompendo com os ideais do passado e as corporações se colocam como “iluminadas” desse aparato. É possível observar no lema do Google “não seja perverso” elucidando que sua missão é moral e tecnológica ao mesmo tempo. É uma cultura dotada de ambição e autoconfiança, vemos o Vale do Silício onde para além das empresas dominantes Apple, Facebook (Meta), Amazon, Microsoft e Google, existem infinitas *startups* guiadas por essa cultura de inovação que se colocam como a única alternativa possível de futuro. No entanto, a tecnologia por si só não é capaz de solucionar todos os problemas sociais - e esse nem deve ser o seu papel. É importante ressaltar que o autor verifica que a grande maioria dessas empresas-aplicativo tiveram investimentos de grandes bilionários, o que

justifica a ascensão tão rápida e que o termo “economia de compartilhamento” foi utilizado de forma conveniente, pois não é o que de fato acontece.

Os capítulos do livro são separados em análises de diversos aplicativos no setor de acomodações e transportes que se apropriaram da ideia de compartilhamento como fachada em que na verdade suas práticas vão na contramão do que foi originalmente apresentado. A Uber, por sua vez, se recusava a fazer parte desse movimento, pois sua proposta inicial era a de fornecer carros de luxo, como limousines para os usuários, ou seja, o foco realmente era um serviço de motoristas particulares. Em paralelo, outras empresas do mesmo ramo de transportes realizavam corridas mais baratas, como a Lyft, o que levou a Uber a aderir esse tipo de serviço mais acessível já que não conseguia combatê-los e com o tempo ficou em desvantagem. Por isso, criou a UberX para aderir o escopo de empresas na economia de compartilhamento. Conforme SLEE ressalta, “O UberX expandiu-se na velocidade da luz: o número de motoristas saltou de menos de 10 mil, em janeiro de 2013, para mais de 150 mil apenas dois anos depois” (SLEE, 2017, P.100), expandiu-se para mais de 50 países ultrapassando a Lyft que só operava nos Estados Unidos. Em 2015 já havia atingido o valor de 7 bilhões de dólares de fundos de capitais de risco e no início de 2017 chegou a 11 bilhões de dólares, com investimentos vindos da Amazon, Google Ventures, Qatar Investment Authority, entre outros. Os investimentos já ultrapassam o último número informado, superando as maiores empresas de alugueis de carros. Vale evidenciar que o sucesso e a alta lucratividade da Uber também se deve ao baixo custo, sendo isento do pagamento de seguros, impostos e inspeções veiculares (SLEE, 2017), oferecendo um serviço relativamente acessível do ponto de vista financeiro, sua ascensão não se deve à tecnologia inovadora de conectar passageiros e motoristas, assim, “o sucesso da Uber decorre de seu parasitismo nas cidades onde opera.” (SLEE, 2017, P. 104).

No capítulo específico sobre a Uber, são descritas diversas falas do antigo CEO da Uber, com ataques diretos aos serviços de táxis, com o intuito de especificamente criar um imaginário negativo em torno das empresas de táxis justamente porque um de seus objetivos era evitar que a Uber fosse submetida às mesmas regulações impostas a esse tipo de serviço. Foram realizadas diversas propagandas inicialmente nas cidades de Nova York e São Francisco alegando que o ganho anual de um motorista da Uber seria acima de 90 mil dólares, o que foi comprado inicialmente pelos veículos jornalísticos que acreditavam que esse novo serviço resolveria o problema do contingente de taxistas com carros vazios pelas cidades. Com o tempo, após tentativas de verificações desses valores por repórteres nos Estados Unidos, foi constatado que

para obtê-los era necessário trabalhar mais de 40 horas semanais, sendo uma falácia da empresa, era o chamado “unicórnio da Uber”. Em outras cidades dos Estados Unidos e até mesmo na Europa em Londres, começaram as mobilizações contra os baixos ganhos da Uber que iniciaram em fóruns da internet, os motoristas questionavam esse anúncio feito pela Uber visto que seus ganhos não chegam nem na metade do que foi prometido. A porcentagem cobrada (entre 25% a 30%) chegava ao mesmo valor cobrado pelos alvarás de táxis. Para amenizar a situação, Slea alega que a empresa vai mudando seus critérios de acordo com o nível da mobilização, em Toronto no Canadá, por exemplo, passou a realizar fiscalizações mecânicas por um tempo, porém, segue sendo livre para voltar atrás a qualquer momento, podendo utilizar as estratégias que definir.

Em síntese, esse apanhado do contexto em que a Uber surgiu se faz necessário para compreendermos a dinâmica da plataforma no Brasil, assim como trazer reflexões sobre a direção que alguns setores tecnológicos estão tomando e em que medida isso afeta a economia, as profissões e o mercado de trabalho. Sobretudo, conforme dita o autor, é necessário que a economia de compartilhamento deixe de ser uma *commodity*, saindo do âmbito da propriedade privada para se tornar compartilhável para todos, de forma genuinamente acessível.

3. Dados do trabalho no Brasil

3.1 Refluxo do trabalho industrial, inflação dos serviços e crise econômica

Em meados da década de 1970 as relações de trabalho sofreram modificações substanciais em decorrência da crise estrutural no modo de produção capitalista, constituindo uma reestruturação produtiva. Com esse novo modo de acumulação em escala mundial emerge uma nova divisão internacional do trabalho, sobretudo devido aos avanços tecnológicos, conflitos ideológicos e econômicos que alterou a forma que o trabalho é organizado e até mesmo as mobilizações políticas das classes sociais.

Em 1973 ocorre a crise do petróleo, uma grande inflação e aumento de preços, baixo lucro, poucas vendas, declínio no crescimento econômico e superprodução, colocando em cheque o sistema vigente. Todavia, a empresa Toyota com sua sede no Japão, havia desenvolvido um método consistente que vai na direção oposta desde a década de 40, não sendo afetada pela crise generalizada.

O período foi marcado por grande acumulação e concorrência internacional acirrada. Ao mesmo tempo, a tecnologia de informática, comunicação, transporte e robótica se inserem nesse novo contexto (ANTUNES, 2000), assim como a subcontratação ganha espaço (HARVEY, 2014), com o crescimento do *telemarketing*, gestão da informação, computação, etc. Essa reestruturação trata-se de novos sistemas financeiros, produtivos e de acumulação. Assim, como uma alternativa à crise e a decadência expressiva do taylorismo-fordismo, o toyotismo surge como um modo de produção flexível, caracterizada pela flexibilização na organização do trabalho, no consumo e mudança na técnica, substituindo a produção industrial em massa, com o desenvolvimento tecnológico que possibilitou um dinamismo cada vez maior no mercado. O formato de produção industrial em massa enfraqueceu nos países de primeiro mundo, em contrapartida, fortaleceu-se um novo tipo de produção nos países recém industrializados chamada toyotismo. Esses países adotavam produção por demanda e maior variedade, o que caracterizou estruturalmente esse novo modo. Com esse novo sistema, oferta-se uma grande variedade de produtos em pouco tempo (*just-in-time*), há um maior controle sobre o desperdício e um menor tempo de giro. A durabilidade dos produtos também é reduzida no fenômeno denominado “obsolescência programada”. Ocorrem fortes transformações culturais na ideologia, comportamento e identidade, principalmente pela indústria cultural na construção de novas necessidades de consumo, influenciando diretamente nas superestruturas culturais, artísticas e políticas.

O cenário de recessão foi propício para o desenvolvimento global do Toyotismo, tendo em vista a eliminação do desperdício presente na fábrica industrial padronizada com produção massiva, redução de custos e produção variada de itens em menor quantidade, com foco em atender às necessidades. O *just-in-time* traz um novo modo de montagem de mercadorias, que passam a ser montadas apenas por demanda, evitando superprodução, sendo replicado posteriormente em diversos setores. Outro aspecto importante do toyotismo é a chamada autonomia, que é a inspeção dos produtos por pessoas para identificar peças defeituosas e assim barrar o desperdício, incubindo ao trabalhador uma função diferente, mais humanizada e flexibilizada em relação ao sistema taylorista, pois difere das funções repetitivas e mecânicas, o trabalhador passa a atuar em diversas máquinas e em vários setores da produção. Além disso, o quadro de funcionários é reduzido, a produtividade aumenta e novamente atinge-se a eliminação de desperdícios, estabelecendo também maior exploração do trabalhador, este agora é polivalente ao lidar com diversos tipos de máquinas simultaneamente. Observa-se um

aumento de horas extras, subcontratações, cargos temporários e informais, o enfraquecimento das reivindicações e mobilizações proletárias, devido à instabilidade do emprego, alta rotatividade, informalidade e o risco de desemprego (ANTUNES, 2000).

É importante ressaltar que a ideia de flexibilidade e liberdade para o trabalhador não se realiza na prática, visto que com esse novo contexto há novas formas de poder flexível e um aumento da vigilância do trabalho. Há uma mistura de antigas formas com novas para maior extração de mais-valia e manutenção do sistema capitalista. São combinados modos de organização do trabalho utilizando métodos taylorista, sobretudo no controle do tempo e movimentos do trabalhador.

Ao final da década, os Estados Unidos e outras nações já adotavam o toyotismo em suas produções, assim como outras nações, conforme a tabela abaixo:

Tabela 1

Estrutura do emprego em países capitalistas avançados no período 1960-1981

	Porcentagem da população empregada em:								
	Agricultura			Indústria			Serviços		
	1960	1973	1981	1960	1973	1981	1960	1973	1981
Austrália	10,3	7,4	6,5	39,9	35,5	30,6	49,8	57,1	62,8
Canadá	13,3	6,5	5,5	33,2	30,6	28,3	53,5	62,8	66,2
França	22,4	11,4	8,6	37,8	39,7	35,2	39,8	48,9	56,2
Al. Ocidental	14,0	7,5	5,9	48,8	47,5	44,1	37,3	45,0	49,9
Itália	32,8	18,3	13,4	36,9	39,2	37,5	30,2	42,5	49,2
Japão	30,2	13,4	10,0	28,5	37,2	35,3	41,3	49,3	54,7
Espanha	42,3	24,3	18,2	32,0	36,7	35,2	25,7	39,0	46,6
Suécia	13,1	7,1	5,6	42,0	36,8	31,3	45,0	56,0	63,1
Reino Unido	4,1	2,9	2,8	48,8	42,6	36,3	47,0	54,5	60,9
EUA	8,3	4,2	3,5	33,6	33,2	30,1	58,1	62,6	66,4
OCDE	21,7	12,1	10,0	35,3	36,4	33,7	43,0	51,5	56,3

Fonte: Organização Para Cooperação E Desenvolvimento Econômico (OCDE)

Verificamos na tabela o aumento no setor de serviços que é justificada por Harvey (2014), sobretudo, pelo aumento da subcontratação e consultoria de alguns serviços que antes eram realizados dentro da fábrica e passam a ser entregues a outras empresas (marketing, publicidade, etc), assim como a produção de eventos, ao invés de bens, visto que garantia um

tempo de giro mais rápido. É possível analisar na tabela que praticamente todas as nações tiveram um aumento expressivo no setor de serviços entre os anos 1960 e 1981.

No Brasil, o novo método produtivo foi expressivo já na metade da década de 1980 e início dos anos 1990, apresentando consistência em 1995 conforme a tabela abaixo, o que demonstra uma intensificação tardia em relação aos outros países industrializados devido ao contexto de ditadura (1964-1985) que até então colocava o país “sob o binômio ditadura e acumulação, arrocho e expansão” (ANTUNES, 2018).

Tabela 2

Dados estatísticos do Brasil no Setor Serviços em 1998

Brasil — Participação do Setor Serviços na Ocupação Total

(Em %)

Ano	Participação dos Serviços na Ocupação Total
1985	49,3
1990	54,4
1995	54,5

Fonte: Dados da PNAD/IBGE de 1998.

Com a reestruturação produtiva, o crescimento do setor de serviços é considerável a partir da década de 1990, as empresas transnacionais com sedes no Brasil passaram a adotar os métodos dos novos padrões produtivos orientados pelo toyotismo e a acumulação flexível. Aderiram às novas formas de organização do trabalho focando em atividades participativas e adequando-se à competitividade internacional. Ao mesmo tempo, o país lida com as lutas sindicais do novo sindicalismo após as greves de 1978 no setor industrial do ABC paulista (ANTUNES, 2018). Com todo esse cenário em curso, transcorre uma associação entre elementos do fordismo e os novos métodos de acumulação flexível, a nova morfologia do trabalho no Brasil é composta pela união de avanços tecnológicos, melhor qualificação do trabalho, forte exploração da força de trabalho, financeirização da economia e ideais neoliberais, conseqüentemente, a flexibilização, informalidade e precarização caracterizam a nova classe trabalhadora, conforme pontuado por Ricardo Antunes:

A enorme expansão do trabalho em call-centers e *telemarketing*, das empresas de TIC, cada vez mais inseridas no processo de valorização do capital, gerou

o nascimento de um novo proletariado de serviços, o infoproletariado ou o cibertariado (ANTUNES, 2018, P. 119).

Sendo assim, a uberização é o suprassumo do toyotismo, onde emerge uma intensificação e um novo tipo de controle do trabalho por meio de aparatos tecnológicos. O trabalhador, essencialmente precarizado, só recebe quando produz, com total eliminação do desperdício no tempo de produção, além de ficar responsável por toda a estratégia e o próprio gerenciamento.

3.2 Trabalho Uberizado no Brasil

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), fundação pública federal vinculada ao Ministério da Economia, elaborou uma nota de conjuntura em maio de 2022 para analisar o perfil dos trabalhadores uberizados, denominados como “pessoas ocupadas na *Gig Economy*”. Os dados utilizados foram da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), elaborada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), entre o ano de 2016 até 2021. A PNAD Contínua desenvolvida pelo Instituto permite traçar o perfil dos trabalhadores uberizados, revelando sexo, idade, cor ou raça, rendimentos recebidos, escolaridade e jornada de trabalho, conforme tabela 1 abaixo:

Tabela 3

Principais variáveis da PNAD Contínua utilizada no trabalho

UF	Reporta a unidade da federação do domicílio entrevistado
V2007	Registra o sexo da pessoa
V2009	Informa a idade da pessoa
V2010	Apresenta a cor ou raça da pessoa
V4009	Identifica se a pessoa possuía trabalhos na semana de referência
V4010 e V4041	Classifica a ocupação do trabalhador conforme a COD, no trabalho principal e secundário
V4012 e V4043	Classifica o vínculo trabalhista da pessoa ocupada, no trabalho principal e secundário
V4013 e V4044	Classifica a atividade do trabalhador conforme a CNAE-Domiciliar, no trabalho principal e secundário
V403312 e V405012	Rendimento normalmente recebido, no trabalho principal e secundário
V403412 e V405112	Rendimento efetivamente recebido, no trabalho principal e secundário, no mês de referência
V4039C e V4056C	Quantidade de horas efetivamente trabalhada na semana de referência, no trabalho principal e secundário
VD3004	Informa a escolaridade da pessoa em anos de estudo

Fonte: PNAD Contínua do quarto trimestre de 2021 – IBGE.

Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

De acordo com a carta, a PNAD Contínua se constitui como a fonte mais completa para estudar o setor, no entanto, esta não distingue os trabalhadores que utilizam ou não os

aplicativos. Os trabalhadores da *Gig Economy* (que aqui chamaremos de trabalhadores uberizados) no setor de transporte se constituem por “trabalhadores no regime de conta própria em ocupações equivalentes a condutores de motocicletas, automóveis, táxis, caminhonetes ou de veículos acionados a pedal ou a braços, e em atividades de transporte rodoviário de passageiros, de carga ou de malotes e de entrega” (IPEA, 2022) que formam quatro subgrupos conforme a Tabela 3 acima. A seguir, veremos com mais detalhes e critérios os dados analisados.

Tabela 4

Classificação dos trabalhadores da Gig Economy em subgrupos conforme a ocupação do indivíduo

		Ocupação		
		8321 - Condutores de motocicletas	8322 - Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes	9331 - Condutores de veículos acionados a pedal ou a braços
Atividade	49030 - Transporte rodoviário de passageiros	Mototaxista	Motorista de aplicativo e taxista	–
	49040 - Transporte rodoviário de carga	Entregador de mercadoria via moto	–	Entregador de mercadoria via outros meios
	53002 - Atividades de malote e de entrega	Entregador de mercadoria via moto	Entregador de mercadoria via outros meios ¹	Entregador de mercadoria via outros meios

Fonte: PNAD Contínua do quarto trimestre de 2021 – IBGE.

Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

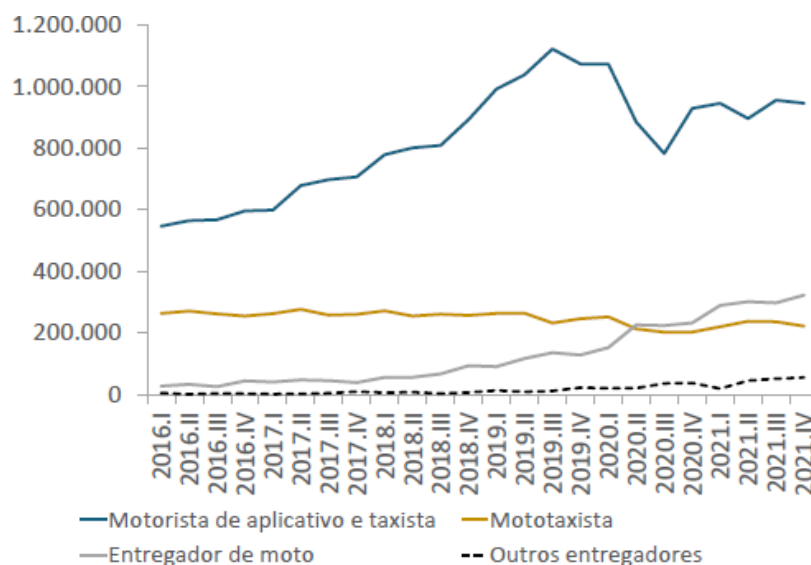
Nota ¹: Novo conjunto de informação incorporado pelo Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

O primeiro subgrupo, intitulado mototaxista, se encontra na primeira coluna e é composto por condutores de motocicletas, que é a ocupação 8321 e a atividade é o transporte rodoviário de passageiros, enumerada como 49030. Na sequência, o segundo subgrupo é denominado motorista de aplicativo e taxista, que são os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes, ocupação 8322. Ambos os grupos constituem os trabalhadores uberizados no setor de transporte de passageiros, postulado pela carta conjuntura. Em terceiro lugar temos os condutores de motocicletas (8321) que trabalham com transporte rodoviário de carga (atividade 49040) ou atividades de malote e entrega (53002), que constituem o entregador de mercadoria via moto. Por fim, na ocupação 9331 são os condutores de veículos acionados a pedal ou a braços que realizam as atividades 53002 e 49040 (transporte rodoviário de carga; atividades de malote e entrega) juntamente com àqueles que estão na ocupação 8322 (condutores de

automóveis, táxis e caminhonetes). Vale ressaltar que são considerados pertencentes a esses subgrupos apenas aqueles que trabalham por conta própria, sem qualquer tipo de vínculo. Apesar da carta não distinguir quem utiliza aplicativos, oferece um panorama completo dos trabalhadores informalizados no setor de transporte.

Gráfico 1

Número de trabalhadores da Gig Economy no setor de transportes entre 2016 e 2021



Fonte: PNAD Contínua 2016-2021 – IBGE.

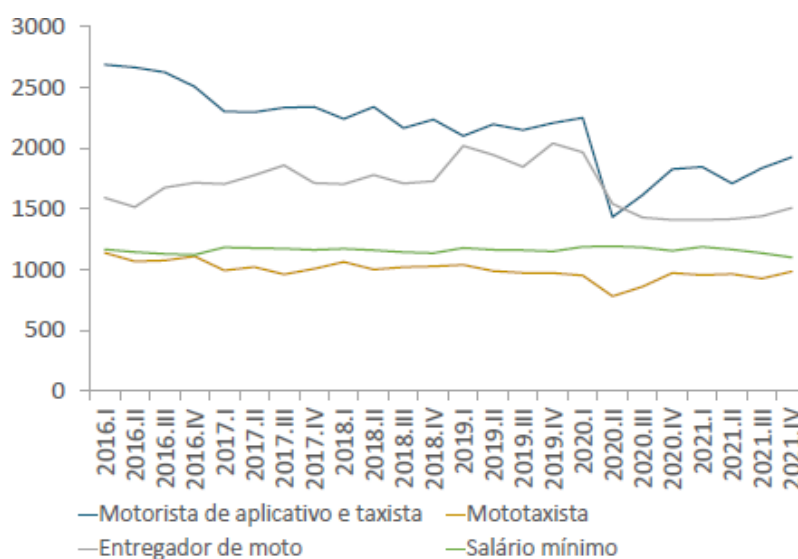
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

Conforme demonstrado no gráfico 1, no final do ano de 2021 os mototaxistas constituíam aproximadamente 222 mil trabalhadores, mais de 945 mil são motoristas de aplicativo e taxistas, 322 mil trabalhadores realizam entregas de mercadorias com motos e 55 mil realizam entregas com outro meio de transporte, totalizando o dado de 1,5 milhão de pessoas na *Gig Economy* ou informalidade na área de transporte. É possível observar no gráfico acima uma queda no número de motoristas de aplicativo durante a pandemia, no terceiro trimestre de 2020, em contrapartida, os mototaxistas permanecem estáveis, apesar de uma queda no mesmo período observado seguindo com um número menor desde 2016 com redução de 16%. Os entregadores de mercadorias com moto, por sua vez, apresentaram um grande crescimento, saltando de 25 mil no início de 2016 para 322 mil no final de 2021, o pico de maior crescimento é durante a pandemia no segundo trimestre de 2020. Ademais, é importante observar que entre 2016 e 2019 o número de motoristas de aplicativo e taxistas tiveram um crescimento expressivo,

de 66,3% para 73%, período de maior crescimento antes da pandemia. Os trabalhadores que utilizam outro meio de transporte, como bicicleta ou caminhonetes, são a menor categoria, tendo pouco crescimento até o final de 2021, no entanto, a carta considera que o setor está em crescimento que pode ser expressivo futuramente, assim, não houve foco nessa categoria no momento do estudo.

Gráfico 2

Rendimento médio mensal em reais (R\$) entre 2016 e 2021



Fonte: PNAD Contínua 2016-2021 – IBGE.

Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

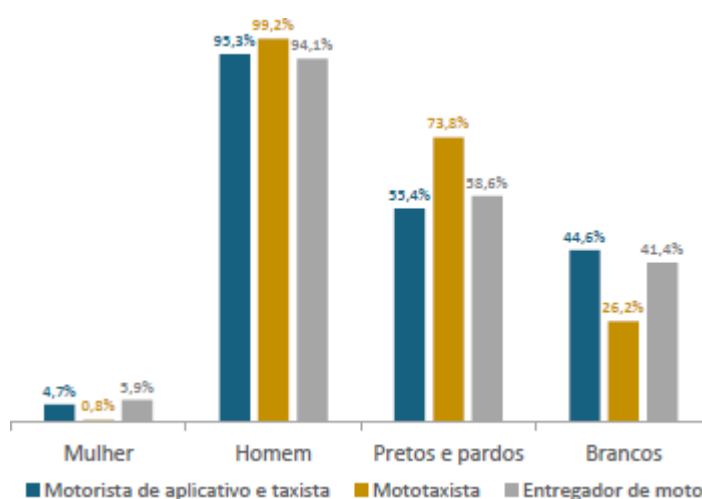
O gráfico 2 demonstra a evolução do rendimento médio mensal em reais até o quarto trimestre de 2021, tomando o salário-mínimo como parâmetro. Constatou-se que o rendimento mensal dos motoristas de aplicativo e taxistas é o maior dos subgrupos, em torno de R\$1.900,00 no final de 2021. Apresentou uma queda expressiva na pandemia e após esse período se recuperou, sem retornar ao seu auge que foi no início de 2016 com a vinda dos aplicativos ao Brasil, quase chegando a R\$3.000,00 mensais. É possível constatar que essa grande diferença de rendimentos é devido a baixa competitividade no início, com poucos motoristas cadastrados em circulação e a alta demanda tendo em vista que o aplicativo era uma novidade na época, oferecia aos usuários cupons de descontos, corridas grátis e créditos por cada indicação de convite a amigos. Em segundo lugar estão os entregadores de moto, ficando com quase dois salários-mínimos, o valor se igualou com os motoristas de aplicativo e taxistas no segundo

trimestre de 2020, onde ambas as categorias passaram por uma queda expressiva. Os mototaxistas possuem o salário mais baixo da categoria, ficando abaixo do salário mínimo.

A carta relaciona o rendimento com a quantidade de horas trabalhadas, sendo a jornada média dos motoristas de aplicativo e taxistas e mototaxistas de 41,4 horas trabalhadas por semana. Os entregadores de aplicativo tinham a menor jornada até 2019 e com a pandemia teve forte acréscimo, se igualando às categorias mencionadas anteriormente, enquanto que estas tiveram uma redução durante a pandemia. Todas as categorias possuem média maior do que a dos ocupados no Brasil, segundo a pesquisa.

Gráfico 3

Percentual de pessoas da *Gig Economy* do setor de transportes conforme o gênero e raça/cor – por subgrupo



Fonte: PNAD Contínua 4º trimestre de 2021 – IBGE.

Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

Os dados do gráfico 3 acima são referentes ao quarto trimestre de 2021 no setor de transportes. É notável que os homens são mais de 90% nas três categorias, as mulheres representam menos de 6% em todas as categorias de acordo com a pesquisa. Em relação a raça e cor, pretos e pardos estão em maior número que brancos, os mototaxistas são maioria entre pretos e pardos com 73,8%, em segundo lugar temos os entregadores de moto (58,6%) e em terceiro os motoristas de aplicativo e taxistas (55,4%). Esses últimos representam a maior parte

na categoria de brancos, com 44,6%, seguido dos entregadores de moto (41,4%) e os mototaxistas (26,2%).

Figura 1

Distribuição da quantidade de motoristas de aplicativo e taxistas pelas macrorregiões nacionais no quatro trimestre de 2021



Fonte: PNAD Contínua 4º trimestre de 2021 – IBGE.

Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

De acordo com a figura 1, os motoristas de aplicativo e taxistas são maioria na região sudeste, representando o total de 486 mil motoristas, sendo mais de 50% em todo o país. Em segundo lugar está o Nordeste com 219 mil, o Sul com 96 mil e o Norte com 81 mil. A pesquisa também atesta que 60% dos motoristas de aplicativo e taxistas possuem ensino médio completo e mais de 10% possuem superior completo. São 45,8% com idade menor que 40 anos, sendo a categoria com idade superior à dos entregadores de moto e mototaxistas.

Em resumo, a carta conjuntura desenvolve uma análise completa acerca da categoria. Dentre os 1,5 milhão de trabalhadores uberizados, 61,2% representam os motoristas de aplicativo e taxistas, 20,9% entregadores de moto, 14,4% mototaxistas e os demais são entregadores por outros meios de transporte. Os motoristas de aplicativo e taxistas são, em sua maioria, homens, pretos e pardos, com menos de 40 anos, possuem ensino médio completo e moram no Sudeste. A jornada de trabalho é de mais de 40 horas semanais, sofreu redução na pandemia, no entanto, voltou a crescer em 2021. Os ganhos reduziram no último trimestre de

2021 passando a pouco mais de R\$ 1.900,00, forte contraste em comparação a de 2016 que chegava a R\$ 2.600 em média.

4. A Uber em Campinas

4.1. Embates na chegada do aplicativo

A cidade de Campinas possui pouco mais de 1 milhão de habitantes (IBGE, 2021) com quase 250 anos de história, é composta por quatro distritos (Joaquim Egídio, Sousas, Barão Geraldo e Nova Aparecida), sendo uma das maiores regiões metropolitanas do país e a segunda maior do Estado de São Paulo. A Região Metropolitana de Campinas (RMC) foi criada nos anos 2000 pela lei complementar nº 870, de 19 de junho de 2000, é composta por 19 municípios, com cerca de 3.224.443 de habitantes (IBGE, 2018) no total. Os municípios são: Americana, Artur Nogueira, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara D'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos, Vinhedo e Morungaba. O intuito da criação da RMC é conciliar a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum, como transporte e sistema viário regional, saneamento básico, meio ambiente, assistência social, entre outros.

A RMC constitui um dos maiores polos de ciência, tecnologia e inovação da América Latina, conta com grande concentração industrial no eixo Campinas-São Paulo, contribuindo com 2,9% do PIB brasileiro em 2018, de acordo com o IBGE.

No final de janeiro de 2016, a plataforma Uber começou a operar em Campinas, sendo a primeira cidade do interior do Brasil a receber o aplicativo. Um ano antes houve grandes debates, projetos de lei de proibição e protestos contrários a vinda da plataforma para a cidade, principalmente por taxistas. Em janeiro de 2015, a Câmara Municipal de Campinas discutiu em audiência pública o Projeto de Lei 238/2015 que proíbe o uso de aplicativos na cidade. O autor do projeto Jairson Canário (SDD) justifica que o aplicativo prejudicaria os taxistas que são regulamentados e pagam impostos. Havia uma grande pressão por parte dos taxistas na proibição do aplicativo, com alegações de que esse tipo de serviço caracteriza transporte clandestino e coloca em risco a população. A lei foi aprovada na primeira discussão em unanimidade. A empresa Uber, em contrapartida, se colocava como aberta ao debate, argumentando que seu objetivo é levar uma solução tecnológica ao problema de mobilidade das

grandes metrópoles. Na mesma época, motoristas da Uber de São Paulo capital realizavam corridas em Campinas no aeroporto, rodoviária e hotéis, o que provocou diversos protestos e carreatas dos taxistas, que contavam com o apoio de seu sindicato e da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC). De acordo com as reportagens da época, a indignação maior dos taxistas era a possibilidade de qualquer pessoa, com o próprio veículo, realizar corridas, sem garantia de segurança devido à falta de regulamentação e fiscalização. A EMDEC afirma que o poder público que deve fiscalizar e gerenciar o serviço de mobilidade visto que é de ordem pública, necessitando de autorização para atuar.

Outra ação também realizada pelos taxistas era a fiscalização de motoristas suspeitos em grandes eventos da cidade, eles perguntavam ao suspeito sobre a documentação e licença para trabalhar como táxi e, caso não possuíssem, denunciavam a EMDEC. A EMDEC argumentava que esses motoristas não poderiam iniciar novas corridas ao virem de outra cidade para deixar passageiros em Campinas. Em casos de flagras, os carros eram apreendidos e multas de R\$ 3.100,00 eram aplicadas⁴. O posicionamento da Uber era de que estavam amparados pela Lei Federal de Mobilidade Urbana nº 12.587 de 2012, alegavam que os motoristas só poderiam realizar corridas em quatro capitais onde a empresa estava operando: São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Brasília, todos os condutores possuíam licença para trabalhar com atividade remunerada, além de avaliação de antecedentes criminais. O aplicativo permaneceu operando em 2016 mesmo diante das proibições.

No início de 2017, o então prefeito de Campinas Jonas Donizette anunciou a regulamentação da Uber na cidade com a justificativa de que não poderia proibir um serviço que foi aderido pela população. O projeto de lei seria redigido e encaminhado ao Legislativo o quanto antes, conforme prometeu o prefeito. A regulamentação preveria benefícios para os dois lados, motoristas de aplicativo e taxistas, a fim de equilibrar o mercado. Até a lei entrar em vigor, a fiscalização pela EMDEC continuou a operar e algumas flexibilizações aos taxistas foram concedidas como aumento do tempo de cobrança da bandeira 1, aumento do período da fiscalização veicular, aumento do tempo de licença provisória, possibilidade de oferecer descontos aos passageiros, permissão para ficarem em pontos estratégicos como hotéis, entre outras ações discutidas com a categoria. No final do mesmo ano, em dezembro de 2017, o

⁴Prefeitura de Campinas apreende mais 3 carros do Uber em fiscalização. Disponível em: https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2016/02/prefeitura-de-campinas-apreende-mais-3-carros-do-uber-em-fiscalizacao.html?_g1=1*ocs04t*_ga*VFBEOERWUjIiNdzNxVjVhTzctSHBSMHh1bXpyLVdfZmxmN1ISWDltanZmUTVUV0VRLWVfNmRhYTNMYIBRNktxRQ. Acesso em: 31 de março de 2023.

prefeito Jonas sancionou a Lei do Aplicativos de Transporte Individual, dentre as obrigações, estava a autorização de circulação válida por 1 ano pela EMDEC tendo em vista que é o órgão responsável por gerir o setor de transportes na cidade, essa autorização é chamada de CA - Certificação de Autorização para o motorista e para as empresas havia o Certificado de Operação (COP). Além disso, a CNH deve ser de categoria B ou superior, com licença para exercer atividade remunerada, além do certificado negativo de antecedentes criminais e o motorista deve realizar contribuição ao INSS. Os veículos devem ser de pessoas físicas, licenciados em Campinas, com idade máxima de 8 anos. As empresas de aplicativos também deveriam pagar 2,25% do valor das viagens e os motoristas devem utilizar adesivos de identificação obrigatórios nos carros autorizados pela EMDEC, entre outras diversas regras postuladas.

Após esse período, foram realizadas variadas mudanças e novas ações para continuar com a regulamentação dos serviços na cidade. De acordo com o site da EMDEC⁵, atualmente os motoristas não precisam do certificado de autorização, apenas que o aplicativo de corridas utilizado esteja cadastrado no órgão, pois assim, este enviará diretamente para a EMDEC os dados dos motoristas cadastrados. A identificação visual passa a ser por QR Code no início de 2022, são exigidas também uma série de regras para cadastrar o veículo, além de multas para o motorista ou até mesmo às empresas em caso de infrações, sejam elas de trânsito ou das regras estipuladas pela EMDEC. Todas as informações e orientações estão disponíveis no próprio site da EMDEC.

Em paralelo, no cenário geral do país, são discutidos projetos de leis que alteram a Lei da Mobilidade Urbana pela Câmara dos Deputados Federais. Conforme dados da prefeitura de Campinas, no início de 2022 a cidade contava com 74,5 mil condutores cadastrados na EMDEC, no entanto, esse número não representa todos os motoristas de aplicativo em exercício na metrópole, o que indica que esse número pode ser bem maior. Dentre todos os dados e contextos expostos, a cidade se demonstra como um ambiente promissor para a presente pesquisa, com uma dinâmica muito semelhante à da capital do estado, sendo um grande centro do setor de serviços segundo dados do IBGE de 2022, com crescimento de 113,67% em relação a 2021, possuindo um enorme contingente de trabalhadores uberizados que realizam corridas por aplicativo.

⁵Transporte por aplicativos em Campinas, EMDEC. Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=transporteaplicativo>. Acesso em: 21 de março de 2023.

4.2. Os motoristas de aplicativo em Campinas

Como parte da contribuição empírica deste trabalho para verificar as hipóteses propostas, foram realizadas três entrevistas para a contribuição empírica dessa análise na cidade de Campinas - SP entre os meses de outubro de 2022 a abril de 2023, por meio de um roteiro semiestruturado. O intuito das entrevistas no método qualitativo é relacionar a teoria e a realidade, buscando compreender os modos subjetivos do motorista uberizado a partir de suas próprias análises, investigando como ele enxerga sua relação com as empresas-aplicativo de corrida, sua opinião quanto a formalização de vínculo empregatício, como lidam com as penalizações da plataforma, quantidade de horas trabalhadas por dia, sua busca por autonomia, se eles se enxergam como gerentes de si mesmo e como se dá seu autogerenciamento durante a jornada. Alguns motoristas foram entrevistados durante corridas realizadas e outros por vídeo chamada devido à dificuldade de horários disponíveis para a entrevista.

Conforme a tabela em seguida, o entrevistado 1 possui ensino médio completo, está há 2 anos trabalhando como motorista de aplicativo em tempo integral, mora na região metropolitana de Campinas na cidade de Paulínia, também realiza corridas particulares para seus clientes fidelizados. O entrevistado 2 tem 37 anos, está cursando administração, mora em Campinas e trabalha como motorista de aplicativo há 7 anos, conciliando com sua ocupação principal que é motorista executivo em sua empresa no ramo de transportes terceirizados. O entrevistado 3 tem 30 anos, ensino médio e técnico, e duas graduações interrompidas. Mora em Campinas, trabalha como motorista de aplicativo e técnico de equipamentos de refrigeração, sempre realiza atividades autônomas paralelas conciliando com o aplicativo. Ele possuía um comércio em um shopping galeria da região na cidade de Sumaré, porém, precisou vender o ponto devido à falta de retorno financeiro esperado.

Tabela 5

Perfil dos entrevistados em Campinas, SP

	Gil	Marcos	Matheus
Idade	34	37	30

Escolaridade	Ensino médio completo	Ensino superior em andamento	Técnico completo e Superior interrompido
Tipo de moradia	Cedida	Própria	Própria
Cor/Raça	Preta	Branca	Branca
Tempo como motorista de aplicativo	2 anos	7 anos	8 anos
Exclusividade como motorista de aplicativo	Sim, motorista de aplicativo em tempo integral	Não. Possui uma empresa de transportes e trabalha como motorista executivo. Uber é uma renda extra.	Não, mas é a principal fonte de renda
Vínculo empregatício com a Uber	Contra, sugere o subsídio. Preza por horários flexíveis	Contra, sugere taxas menores. Preza por horários flexíveis	Contra, prefere flexibilidade nos horários para exercer atividades autônomas

Horas trabalhadas por dia	8 a 14 horas	5 horas	6 a 12 horas
Renda mensal com a Uber e outras atividades (sem considerar os custos)	Não respondeu	R\$ 3.000,00, em média	R\$ 3.500,00, em média
Percepção financeira e econômica nos governos dos últimos 20 anos	Maior poder de compra nos governos do PT	Não considera que os governos influenciaram, pois são todos iguais	Considera que o novo governo Lula diminuiu o poder de compra
Preferência entre CLT ou autônomo	Autônomo	Autônomo	Autônomo

Fonte: Elaboração própria (2023)

Convém mencionar que essa pesquisa não pretende generalizar os resultados e não representa a totalidade de motoristas de aplicativo no Brasil.

4.3. Início como motorista de aplicativo na Uber, trajetória no mercado de trabalho formal e escolaridade

Antes de adentrarmos nas questões centrais da uberização, é importante compreender as motivações por trás da aderência ao aplicativo, sendo assim, buscar compreender o contexto anterior para então analisar a dinâmica dos motoristas uberizados com o aplicativo durante a

jornada de trabalho. Um dos entrevistados, chamado Gil, discorre sobre sua carreira no mercado formal e o que o levou a se cadastrar no aplicativo:

Na carteira tenho logística, conferente, encarregado de logística, já trabalhei com frota, manobrista, encarregado de segurança e caí na Uber. A Uber foi uma opção diante do enfraquecimento durante a pandemia e aí complicou tudo (Gil).

A partir dessa fala de Gil, vemos as consequências econômicas da pandemia da COVID-19, uma possível perda de emprego formal que o forçou a adentrar o mercado informal, mesmo possuindo vasta experiência de carteira assinada. Sem alternativas, iniciou como motorista de aplicativo para conseguir garantir minimamente o próprio sustento e sua reprodução social. De acordo com o IBGE, no primeiro trimestre de 2021, o Brasil possuía mais de 15 milhões de desempregados, em contrapartida, o setor informal teve um salto significativo, com um grande contingente de trabalhadores sem carteira assinada⁶. É possível verificar que essa situação foi vivida por uma parcela significativa dos brasileiros, certamente a pandemia evidenciou e maximizou as mudanças em curso no mercado de trabalho, levando a população a criar formas de sobrevivência, principalmente a de baixa renda, tendo em vista a falta de amparo por parte do Estado. Conforme Ricardo Antunes (2020), a uberização não surge com a pandemia, no entanto, é exacerbada por ela, intensificando o empobrecimento e a exploração do trabalho, afetando profundamente essa categoria que já se encontrava “à margem dos direitos do trabalho” (ANTUNES, 2021, p.112).

O segundo entrevistado, Marcelo*⁷, traz um contexto semelhante. Passou a utilizar o aplicativo frequentemente como forma de complemento de renda durante a pandemia, a trajetória sólida no mercado formal foi barrada pela pandemia, o que o levou a mudar de ramo:

Entrei [na Uber] para complementar a renda. Anteriormente trabalhava em hotel no qual atuei na área desde 2016. Em 2021 devido à pandemia fiquei somente na área de transporte. (Marcos)

Como não conseguiu manter seu emprego formal, voltou-se somente para o setor de transportes, conta que se tornou motorista executivo e abriu uma pequena empresa na área,

⁶ Desempenho recente do mercado de trabalho. Carta Conjuntura, 2021. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/210628_cc_51_nota_32_mercado_de_trabalho.pdf. Acesso em: 15 de fevereiro de 2023.

⁷ O nome foi alterado para garantir o anonimato do entrevistado.

sendo sua principal fonte de renda atualmente. A empresa presta serviços de viagens executivas e a ocupação como motorista de aplicativo é nas horas vagas, setor em que permanece até hoje.

O terceiro entrevistado, Matheus*⁸, diferentemente dos dois primeiros, iniciou no aplicativo logo no início da vinda da plataforma em 2016:

Começou como um extra. Atualmente é minha principal renda, porém, faço outras coisas também. Eu comecei na Uber por indicação de um amigo há anos atrás, na época tinha dois amigos meus que faziam, quando era novidade ainda e nem existiam outros aplicativos, somente a Uber. Aí fui representante de calçados, motorista na empresa do meu tio, trabalhei somente com ar condicionado uma época. Ainda trabalho com refrigeração. Enfim, tive várias atividades, mas o aplicativo sempre permaneceu. Sempre fiz paralelo ou integral (Matheus).

O que se observa na fala de Gil e Matheus é a presença da viração no mercado de trabalho (ABÍLIO, 2021), exercendo diversas atividades formais e informais em vários ramos para se manter, no caso de Matheus, o Uber aparece constantemente como uma opção sempre disponível para contextos de incertezas ou quando outras tentativas de atividades não são bem sucedidas. Assim, os modos de vida da periferia se expandem no mundo do trabalho com a uberização e a generalização da informalidade. Conforme a autora postula,

A trajetória de vida dos trabalhadores informais se dá pelo trânsito entre formalidade, informalidade, empreendimentos familiares. É comum, na vida desses trabalhadores a combinação entre trabalho formal e informal, ou, ainda, entre diferentes atividades remuneradas no campo da economia informal (ABÍLIO, 2021, p.30).

A escolaridade também é um importante elemento para compor a análise sobre o contexto dos entrevistados. A fala a seguir de Gil enfatiza que, apesar de não possuir ensino superior, seu tempo no setor de logística lhe deu uma vantagem pelo tempo de experiência e que nem sempre uma graduação é sinônimo de competência:

Na carteira tenho logística, conferente, encarregado de logística, já trabalhei com frota, manobrista, encarregado de segurança e caí na Uber (...). A formação em logística é por tempo de serviço. Que hoje em dia é o que conta, às vezes vale muito mais do que você ter um técnico, porque é muito melhor você pegar um pedreiro que passou a vida toda construindo casa sem formação do que pegar um rapazinho que acabou de sair, de se formar lá e vai achar que tudo é só cálculo (Gil).

Marcos e Matheus possuem ensino superior, o primeiro em andamento e o segundo interrompido, sem experiências nas respectivas áreas até o momento. Tiveram algumas

⁸ Idem.

experiências pelo mercado de trabalho com formalização na CLT, no entanto, sempre focaram e ansiavam por trabalhos autônomos, desde que iniciaram como motorista de aplicativos não desejam retornar ao mercado formal conforme veremos nos próximos tópicos.

4.4. Regulamentação trabalhista da Uber e demais aplicativos

Após toda a revisão bibliográfica feita neste trabalho, se faz necessário verificar a perspectiva dos motoristas quanto a formalização do vínculo com a Uber, buscando analisar em que medida se dá o desejo ou não pela formalização e quais seriam as justificativas para tal. Para Marcos, o vínculo não deve existir visto que não é a sua principal fonte de renda, é somente um bico para complementá-la. Ele afirma que é melhor permanecer no formato atual com a melhoria nas taxas, pois, segundo ele, não há justificativa para taxas tão altas. Os outros dois entrevistados trazem análises semelhantes:

O subsídio eu acho que seria melhor, sem o vínculo. Até porque a partir do momento que o cara vai pra Uber, ele não quer ter o quê? Vínculo empregatício. Porém, essa autonomia às vezes é meio ilusória, a gente vira refém dela (Gil).

Não sei até que ponto seria interessante, porque os vínculos às vezes também podem gerar alguma obrigação e no aplicativo o bom é não ter horários, nem metas. Você trabalha quando dá, quando quer e pra mim, que tenho outras atividades autônomas, por exemplo, é muito bom porque aí eu consigo conciliar tudo (Matheus).

Por meio das constatações feitas pelos entrevistados, é possível relacionar com as análises de Abílio (2021), pois na busca pelo controle do próprio tempo e a recusa da subordinação e das opressões do trabalho formal, Gil se vê como chefe de si mesmo durante sua jornada, ao mesmo tempo em que percebe que ainda é subordinado das regras imprecisas do aplicativo, conforme observamos em sua fala. Para os entrevistados, o vínculo empregatício seria o fim da sua autonomia e recusá-lo é ir contra as limitações do emprego formal, trabalhar por “conta própria”, “conciliando tudo”, como argumenta Matheus, organizando os próprios horários, está em maior vantagem do que ter estabilidade e direitos garantidos. Existe uma contradição nessa dinâmica que é percebida por Gil, quando menciona que essa autonomia é ilusória, mas considera mais vantajoso se manter como motorista. A autonomia existe até onde o aplicativo permite, existe dentro das suas determinações de taxas, locais de demanda, avaliação e demais regras. Verificamos, portanto, a contradição entre a busca por autonomia e o controle das plataformas. Dado as condições de trabalho formal atualmente, é compreensível e justificável a busca por autonomia nas empresas-aplicativo, ainda que “ilusória”, pois no

mercado formal a subordinação é escancarada e os ganhos são menores. Para os entrevistados, autonomia e liberdade aparecem como opostas de segurança e estabilidade, como já observado por Ricardo Antunes (2018) e Ludmilla Abílio (2021), considerando que a era da informatização do trabalho é permanentemente marcada pela precarização e informalidade.

Conforme vimos anteriormente, Abílio (2021) pontua que a noção de empreendedorismo de si mesmo oculta o autogerenciamento subordinado e que o desejo de autonomia dos trabalhadores uberizados “trata-se menos de uma subjetivação neoliberal e mais da fuga das opressões e injustiças que são tecidas por dentro e por fora do trabalho formal” (ABÍLIO, 2021, p.952), ou seja, referem-se à recusa de uma subordinação a um chefe e suas determinações.

4.5 Remuneração, jornada de trabalho e autogerenciamento subordinado

A jornada de trabalho excessiva e as baixas remunerações protagonizam o tema da uberização. É fato que as longas jornadas de trabalho é uma realidade para a maioria dos motoristas uberizados e que todo o seu ganho depende dessas horas trabalhadas, no entanto, a remuneração não reflete a quantidade de tempo disponível ao trabalho, visto que não recebem nada por isso, ou pelo trajeto até o ponto estratégico de corridas e o trajeto de retorno para casa, além de dependerem exclusivamente de uma demanda, uma das características que torna-os trabalhadores *just-in-time* (ABÍLIO, 2017) ou intermitentes (ANTUNES, 2018):

É aquela, se eu trabalhar vou ter dinheiro, se eu não trabalhar, esquece. (...) Se a demanda está alta, eu já cheguei a trabalhar 14 horas [por dia]. (...) A média seria 8 horas. É porque eu faço corrida particular, querendo ou não, é o que dá o lucro. Tem outros custos e hoje em dia é complicado. A Uber em si, ela não dá valor nenhum ao motorista, nenhum, nenhum (Gil).

Trabalho como motorista de aplicativo nas horas que não estou como motorista executivo, média de 5 horas diárias. Também presto serviço para algumas empresas. (...) Sou PJ e possuo uma empresa de transportes (Marcos).

Gil e Marcos realizam corridas particulares, Gil possui seus clientes fidelizados e Marcos se tornou motorista executivo, abrindo uma empresa nesse ramo quando ficou exclusivamente na Uber durante a pandemia. Ambos os entrevistados iniciaram carreiras no setor de transporte após se tornarem motoristas de aplicativo e o setor segue sendo a principal fonte de renda, expandindo suas atividades para viagens particulares e prestação de serviços de viagens executivas. Fica evidente nas duas falas que as corridas particulares ou executivas são

o que realmente garantem um lucro na remuneração, o aplicativo serviu como uma porta de entrada para esse ramo para ambos, que até então eram motoristas amadores com carreiras em outros setores. Dessa forma, corridas particulares fora do aplicativo garantem um valor mais justo, sem taxas cobradas pelo aplicativo. Marcos e Matheus relataram ganhos mensais entre R\$ 3.000,00 e R\$ 3.500,00, no entanto, nos valores não estão considerados os gastos com manutenção, gasolina, entre outros.

Matheus discorre sobre sua jornada de trabalho:

Trabalho de 6 a 12 horas, depende do dia (...). Tem os prós e contras como todo ofício. Mas apesar de tudo ainda compensa, se você aprende a trabalhar nos horários certos e lugares certos você consegue ganhar dinheiro. Mas hoje em dia eu trabalho muito mais que antes pra continuar com a renda parecida (...). A tendência é piorar. Não vejo muitas perspectivas, pretendo parar em breve (Matheus).

Novamente vemos a contradição implícita que é descrita na fala, Matheus argumenta que se souber trabalhar nos horários e lugares estratégicos, a remuneração é relativamente boa, no entanto, atualmente trabalha mais para ganhar o mesmo valor de anos atrás. Alguns fatores podem explicar esse aumento na jornada, como maior concorrência entre os motoristas, aumento das taxas do aplicativo e oscilação do valor do combustível,

[As taxas] antes eram altas, mas proporcionais ao preço do combustível. Mas após a pandemia, o álcool chegou na casa dos 3, quase 4 reais e não baixou mais. As taxas não condizem mais com os gastos. Acho que se os gastos subiram ou as corridas deveriam subir ou as taxas baixarem. A margem líquida de quem faz aplicativo baixou muito do que era no início, existem alguns fatores que equilibram a balança para positivo como novos usuários e outros para negativo como novos motoristas. Mas na média caiu bastante (Matheus).

É importante lembrar que no início a Uber e outros aplicativos de transporte individual ofereciam bônus por desempenho de aceitação e quantidade de corridas, porém, atualmente são oferecidos de forma esporádica alguns incentivos por quantidade de corridas feitas ou preço dinâmico em dias de chuva. Após se estabelecerem e monopolizarem o mercado, as políticas de bonificações são quase inexistentes nos aplicativos. Abílio (2021) pontua que o objetivo dos aplicativos é justamente monopolizar o mercado. De acordo com a carta conjuntura que analisamos anteriormente, os ganhos dos motoristas chegavam a quase R\$ 3.000,00 mensais em 2016, esse valor caiu para R\$ 1.900,00 na média mensal no Brasil no final de 2021.

Longas jornadas não garantem um ganho suficiente, haja vista que somente o tempo efetivo de produção é pago (ABÍLIO, 2021), e além disso, o motorista deve criar estratégias

para esse ganho, explicitando o autogerenciamento e a transferência dos riscos para o trabalhador (ABÍLIO, 2017), de modo que fique disponível ao trabalho sem garantia de remuneração, buscando alternativas para obter o valor diário e finalizar a jornada. Gil conta que prefere realizar suas viagens em Paulínia, região metropolitana de Campinas, do que propriamente na metrópole, pois nela precisa ficar fazendo malabarismos para não pegar corridas à bairros periféricos e “perigosos”, e ainda tem de lidar com a grande quantidade de motoristas disponíveis, insegurança e risco de problemas mecânicos em lugares isolados. Para ele, é melhor se prevenir e ficar em locais estratégicos em Paulínia, pois caso algum imprevisto aconteça, em suas palavras, “a Uber jamais vai arcar com o prejuízo”. O motorista é totalmente responsável pela própria gestão e reprodução social (ABÍLIO, 2021). O imaginário social dotado de neoliberalismo institucionalizado pelo Estado nas diversas medidas adotadas, como a reforma trabalhista, leva à naturalização de longas jornadas, do custeamento do próprio meio de produção, de arcar com os riscos e a ausência de amparo legalmente regulamentado em caso de imprevistos:

É uma subordinação que conta com meios de controle que cada vez mais perdem formas estáveis e socialmente reguladas e se apropria da busca pouco alcançável do trabalhador pela sua autonomia e liberdade (ABÍLIO, 2021, p. 953).

As empresas-aplicativo incorporam desde o seu advento o discurso de autonomia por meio do próprio mérito e da própria gestão. Desse modo, podemos arriscar dizer que o motorista somente reproduz a lógica neoliberal do empreendedor de si mesmo, pois as empresas - com a validação do Estado nas reformas - vem se apropriando desse discurso para atrair trabalhadores que desejam conquistar a própria autonomia e independência financeira, em sua maioria com longa trajetória no mercado formal. Os trabalhadores uberizados vão na direção de uma recusa da presença de um chefe que realiza constantes cobranças por metas, desempenho e possíveis constrangimentos e humilhações. De acordo com os autores Andrade, Almeida e Côrtes (2021), o Estado reduz a vida da população ao viés econômico, no investimento no capital humano, se isentando das obrigações sociais e, instituindo reformas que viabilizam o trabalho informal e precário e molda os modos de vida. Os trabalhadores passam a aderir a lógica gerencial, o investimento em si mesmo, o *marketing* pessoal, tendo em vista que há uma valorização das conquistas individuais por meio do empreendedorismo. A institucionalização da informalidade está presente na Reforma Trabalhista e nos projetos de governo que discursam a favor da informalidade e do empreendedorismo como solução ao desemprego (ABÍLIO, 2021).

Portanto, conforme defende Abílio (2021), focar nas formas de controle e autogerenciamento é crucial para compreender as relações de trabalho no mundo uberizado, de forma a desmistificar essa lógica do empreendedor visto que “obscurece elementos que estruturam o mundo do trabalho” (ABÍLIO, 2021, p.938). Assim, é possível verificar a hipótese da pesquisa em que existe uma contradição entre a autonomia e o autogerenciamento subordinado dos motoristas de aplicativo.

Não obstante, é interessante observar que nas falas de Gil e Matheus há uma contradição em relação aos turnos em que trabalham. Para Gil, o período da noite é mais tranquilo, alega que a Uber evita punir o motorista que trabalha a noite pois a demanda é maior e que de dia os motoristas enfrentam mais problemas. Já Matheus afirma que durante o dia o “nível” de passageiros é melhor e a noite é quando há mais passageiros problemáticos. As experiências dos motoristas são particulares e coletivamente se encontram nas estruturas enraizadas da uberização.

4.6. Penalizações, avaliações e reclamações

O gerenciamento algorítmico da plataforma fica ainda mais evidente quando os entrevistados relatam sobre as penalizações, bloqueios, avaliações e reclamações. Matheus, que trabalha como motorista de aplicativo desde a vinda da Uber para Campinas em 2016, relata que antes da pandemia houve uma onda de reclamações de passageiros alegando problemas nas viagens que não haviam acontecido de fato. A ação que a Uber fazia e ainda faz “como forma de boa-fé” - nas palavras de Matheus - para tratar esse tipo de problema era reembolsar o valor da corrida aos passageiros. Ele conta que na época um vídeo de uma *influencer* viralizou na internet em que ela ensinava a fazer essas reclamações para conseguir o dinheiro da corrida em créditos/cupom de desconto, levando os passageiros mal intencionados a praticarem o ato. O motorista era penalizado, a Uber não explicava o que havia acontecido, apenas informava a reclamação e bloqueava a conta. O motorista tinha de ir ao escritório oficial para se explicar e ter sua conta de volta. Os bloqueios eram repentinos, às vezes, Matheus estava muito longe do local do escritório e perdia o dia de trabalho, gastando gasolina. Apresentar-se no escritório é o único meio de se defender e tentar obter a conta novamente:

Aí tinha que deixar de trabalhar. Às vezes, ela bloqueava sua conta, você estava lá “onde o judas perdeu as botas” e se quisesse voltar a trabalhar tinha que ir até o centro

no escritório explicar, caso contrário, o aplicativo não ficava online. Perdia muito tempo, fora o combustível (Matheus).

A onda desse tipo de reclamação só diminuiu com a vinda da pandemia. Para Matheus, isso demonstra que somente o passageiro tem voz ativa e o motorista não tem valor para a plataforma. Ele diz que hoje em dia melhorou um pouco, em vista de antes da pandemia, pois agora dão mais atenção às reclamações do motorista.

Gil também já passou por três notificações de reclamações injustas, informa que o contato da Uber não aparece para todos os motoristas, apenas para uma certa categoria. Não há uma central de “fale conosco”, só resta ir presencialmente para resolver. Assim como no caso de Matheus, a maioria das reclamações são infundadas:

Ontem uma passageira chamou a corrida e olhou pra mim, falou assim: Moço, são 5 pessoas. E eu: “Como é que é? Sem chance, não tem como levar. Se eu passar na blitz, tomar uma multa, você vai arcar?” E ela: “Não, não” Daí, foi apenas 2 pessoas na viagem. Depois adivinha.. Fui notificado (risada), pela Uber. Ela abriu uma reclamação. Eu, dentro do meu direito, fui penalizado. (...) Apareceu aqui para mim como conduta. Ela deve ter falado que eu fui estúpido, alguma coisa assim (Gil).

Verificamos a partir desses relatos a imaterialidade da Uber operando por meio do algoritmo, basta uma reclamação reportada por passageiros para que os motoristas tenham suas contas bloqueadas e o valor volta ao passageiro como crédito de forma instantânea. O aplicativo aplica sanções de forma arbitrária. O algoritmo é o chefe (Gonsales, 2020), não há a presença física de gerentes, as regras não são claras (Abílio, 2021), a plataforma é automatizada conforme o que é definido no algorítmico e os motoristas são expostos a um jogo de adivinhações para se adequarem às determinações imprecisas do aplicativo. Dessa forma, não há vínculo para o aplicativo, porém, ele penaliza quando julga necessário, subordinando os motoristas às suas regras imprecisas. Até mesmo os números de cancelamento de corridas são controlados e, caso ultrapasse a meta, a conta para de receber corridas por um tempo. Segundo Gonsales (2020), o algoritmo é uma nova forma produtiva de controle e gerenciamento do trabalho, uma autoridade externa que dita toda a dinâmica dos motoristas, por meio das avaliações e reclamações que incidem diretamente no número de corridas - e consequentemente na produtividade -, no perfil de passageiros, assim como no valor pago. É um arcabouço de variáveis racionalizadas (ABÍLIO, 2021) que definem individual e coletivamente a dinâmica das corridas e que monitoram, medem e ranqueiam a performance dos motoristas, sendo permanentemente vigiados. Conforme analisado por Gil, a autonomia é ilusória e é através desses mecanismos que o motorista fica “refém” da plataforma.

Em suma, é notável que os três entrevistados veem na Uber benefícios - se podemos colocar assim - nos horários flexíveis e na aparente autonomia de escolher quando e como trabalhar. Vemos em todos os discursos uma crítica evidente contra a plataforma e sua forma de operar, ilustrando em diversas falas que a autonomia é condicionada: eles podem escolher quando trabalhar, mas só rodam onde o algoritmo indica, os horários são flexíveis, mas se trabalharem menos de 10 horas o ganho não é suficiente se essa for sua única fonte de renda, as taxas cobradas estão cada vez mais altas. Podem ser bloqueados a qualquer momento sem aviso prévio ou justificativa; as taxas podem aumentar do dia para a noite; se acontecer um acidente, multa, imprevistos ou em caso de doenças, o aplicativo não concede nenhum tipo de amparo. A Uber transfere todas as responsabilidades para os motoristas, se colocando como uma mera facilitadora tecnológica que une a oferta e a procura. A contradição entre autonomia e autogerenciamento subordinado, postulada por Abílio (2021), é demonstrada ao longo das falas, pois ainda que façam algumas escolhas durante sua jornada, no fim quem manda é o aplicativo, é o algoritmo. Além disso, nenhum deles pretende continuar como motorista de aplicativo a longo prazo, para o futuro buscam alternativas que também não contemplem o mercado formal.

Considerações finais

A máxima “seja você mesmo seu próprio patrão” está presente em todos os modos de vida no capitalismo atual. Ao navegarmos na internet nos deparamos com inúmeras formas de obter renda extra, de se livrar do seu chefe e sair do trabalho formal CLT, frases motivacionais e discursos de *coaches* que valorizam o empreendedorismo a partir de uma ideia de esforço, inovação e estratégias comerciais. Existem diversos aparatos disponíveis que prometem a independência financeira, desde vendas online de infoprodutos (como cursos) a programas de pirâmide, além de aplicativos em diversos setores, como corridas, entregas, reparos e *freelances* no geral. Em outros termos, o enriquecimento está a um passo de distância, pois só depende de você mesmo. Por meio dessa pesquisa, verificamos, por fim, que esses discursos são promessas falaciosas que não condizem com a realidade. As empresas-aplicativo se apropriaram dessa máxima em um contexto que ocorre uma transformação qualitativa nas relações de trabalho, com longas jornadas de trabalho, onde só se paga quando se produz, sem nenhum tipo de regulamentação.

É possível notar, por meio dos dados apresentados ao longo dos anos que a informalização está em curso no mundo do trabalho já há algum tempo e a uberização se estabelece nesse contexto de profunda precarização do trabalho em todos os âmbitos, em meio à crise do capitalismo, perpassando a formalidade e a informalidade. A viabilização do neoliberalismo por meio do Estado através das diversas reformas, expande-se nos modos de vida e subjetividade da população, consolidando o trabalhador por demanda que gerencia a si mesmo, que se responsabiliza pelos custos e riscos do trabalho, que não possui nenhum tipo de garantia, amparo ou direitos, que é permanentemente subordinado pelas empresas ou empresas-aplicativo. Com as pesquisas analisadas aqui e as entrevistas realizadas neste trabalho é notável uma forte insatisfação dos motoristas frente ao controle arbitrário dos aplicativos, sua busca por autonomia é barrada pelas regras imprecisas do aplicativo, pelas taxas cobradas e pela precariedade, além de que a flexibilidade não é suficiente para suprir as necessidades desses trabalhadores. Contudo, não há muitas opções disponíveis, o mercado formal não oferece soluções que abarcam as reivindicações desses motoristas e o mercado informal está crescendo ao longo dos anos, dominando as relações de trabalho.

Durante a finalização dessa pesquisa, em meados de maio de 2023, ocorreu uma paralisação dos motoristas de aplicativo em Campinas - SP⁹, evidenciando que a categoria pode estar dispersa e fragmentada, no entanto, se organiza por meio de comunidades virtuais e tem protagonizado diversas mobilizações, pressionando as autoridades e as empresas-aplicativo por melhores condições de trabalho. O trabalho que aliena, que aprisiona e escraviza, aflora o sentimento de liberdade e revolta.

Como reflexão, podemos retomar a discussão de trabalho alienante (ANTUNES, 2018), considerando que o motorista não se vê trabalhando na Uber por um longo período já que não concorda e não se identifica com as determinações do aplicativo. Buscam outras atividades informais para se manter na esperança de sair dessa subordinação, seja fazendo corridas particulares, seja prestando outros serviços de reparos ou trabalhando com corridas executivas. Nesse sentido, é necessário perseguir formas de trabalho mais justas, dignas, estáveis e devidamente regulamentadas, um olhar mais humanizante para esse fenômeno é essencial para mudanças qualitativas a favor do trabalhador. O trabalho ideal deve ser, sobretudo, emancipatório e livre. O amparo das instituições públicas pela demanda social é urgente e inevitável:

Que estranho mito foi esse do fim do trabalho dentro do capitalismo? Terá sido um sonho eurocêntrico? Porque o labor humano tem sido, predominantemente, espaço de sujeição, sofrimento, desumanização e precarização, numa era em que muitos imaginavam uma proximidade celestial? E mais: porque, apesar de tudo isso, o trabalho carrega consigo coágulos de sociabilidade, tece laços de solidariedade, oferece impulsão para a rebeldia e anseio pela emancipação? (ANTUNES, 2018, p.23).

Para pesquisas futuras, é importante o foco nas questões de gênero, raça e classe, bem como uma pesquisa qualitativa com um número maior de motoristas para comparar com as pesquisas existentes no Brasil e globalmente acerca do trabalho uberizado e o processo de informalização das relações de trabalho. Aprofundar em uma investigação mais detalhada sobre a trajetória dos motoristas no mercado de trabalho formal e informal para compreender os motivos e o contexto que os levaram a permanecer na Uber se faz um bom ponto de partida para analisar a dinâmica do trabalho nos últimos anos. Por fim, uma pesquisa ampla das bibliografias acerca do algoritmo e sua forma material de controle do trabalho é necessária para

⁹ “Greve de motoristas e entregadores de APPs deve seguir até amanhã”. Disponível em: <https://www.acidadeon.com/campinas/cotidiano/Greve-de-motoristas-e-entregadores-de-APPs-deve-seguir-ate-amanha-veja-em-Campinas-20230515-0007.html>. Acesso em 17 de maio de 2023.

compreender a subordinação dos trabalhadores aos aplicativos e se debruçar sobre os rumos do mundo do trabalho futuramente.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Empreendedorismo, autogerenciamento subordinado ou viração? Uberização e o trabalhador just-in-time na periferia. Contemporânea – Revista de Sociologia da UFSCar, v. 11, n. 3, set. - dez. 2021, P. 933-955.

_____. Uberização do trabalho: Subsunção real da viração. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>. Acesso em: 3 de setembro de 2022.

_____. Relatório de pesquisa: Informalidade e periferia no Brasil contemporâneo. In: Trajetórias da informalidade no Brasil contemporâneo. P.13-39. São Paulo, Fundação Perseu Abramo, 2021.

_____. Uberização: Manicures, motoboys e a gestão da sobrevivência. In: Trajetórias da informalidade no Brasil contemporâneo. P. 173-188. São Paulo, Fundação Perseu Abramo, 2021.

ALVES, Giovanni. A “captura” da subjetividade: Nexo Psicofísico e Novo Panoptismo. P 111-126. In: Trabalho E Subjetividade: O Espírito Do Toyotismo Na Era Do Capitalismo Manipulatório. São Paulo, Boitempo, 2011.

ANDRADE, Daniel; CÔRTEZ, Mariana; ALMEIDA, Silvio. Neoliberalismo autoritário no Brasil. Caderno CRH, Salvador, v. 34, p. 1-25, 2021.

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

_____. Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. São Paulo, Boitempo, 2020.

_____. O vilipêndio da COVID-19 e o imperativo de reinventar o mundo. In: O Social em Questão, p. 111-122, v. 1, n. 49, 2021.

Brasil tem recorde de 39,307 milhões de informais no trimestre até agosto. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2022/09/30/brasil-tem-recorde-de-39307-milhoes-de-informais-no-trimestre-ate-agosto.htm#:~:text=Em%20rela%C3%A7%C3%A3o%20ao%20trimestre%20at%C3%A9,rela%C3%A7%C3%A3o%20a%20um%20ano%20antes> Acesso em: 20 de outubro de 2022.

Câmara discute projeto polêmico que proíbe uso do Uber em Campinas. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2015/08/camara-discute-projeto-polemico-que-proibe-uso-do-uber-em-campinas.html> Acesso em: 7 de janeiro de 2023.

Campinas regulamenta transporte por aplicativos e divulga logo obrigatório para veículos. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/campinas-regulamenta-transporte-por-aplicativos-e-divulga-logo-obrigatorio-para-veiculos.ghtml>. Acesso em: 12 de janeiro.

DARDOT, P.; LAVAL, C. A Nova Razão do Mundo: Ensaio sobre a Sociedade Neoliberal. São Paulo: Editora Boitempo, 2016.

DAVANZO, Aurea. NEGREIROS, Rovená. A gestão das regiões metropolitanas do interior paulista: Região Metropolitana de Campinas e Região Metropolitana da Baixada Santista. Cap. 9, P. 255-274 In: Novas Metrôpoles Paulistas: População, Vulnerabilidade e Segregação. Campinas, Unicamp, 2006.

HARVEY, David. Condição Pós-Moderna. São Paulo, Edições Loyola, 2014.

Impulsionado pela informalidade, desemprego cai a 8,9% no trimestre encerrado em agosto, mostra Pnad Contínua. Disponível em: <https://icleconomia.com.br/pnad-continua-desemprego-cai/>. Acesso em: 10 de maio de 2023.

Índice de emprego em Campinas registra alta em março, em relação a 2021, e queda, comparado a fevereiro. Disponível em: <https://www.acicampinas.com.br/noticias:indice-de-emprego-em->

[campinas-registra-alta-em-marco--em-relacao-a-2021--e-queda--comparado-a-fevereiro#:~:text=Os%20desempregados%20representam%209%2C55,113%2C67%25\)%20neste%20comparativo.](#) Acesso em: 5 de abril de 2023.

Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham. Carta Conjuntura publicada em 10 de maio de 2022. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/2022/05/painel-da-gig-economy-no-setor-de-transportes-do-brasil-quem-onde-quantos-e-quanto-ganham/>. Acesso em: 5 de novembro de 2022.

PNAD Contínua - Indicadores mensais produzidos com informações do trimestre móvel terminado em agosto de 2022. Disponível em <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-detalhe-de-midia.html?view=mediaibge&catid=2103&id=5852>. Acesso em: 10 de dezembro de 2022.

Prefeito sanciona Lei dos Aplicativos de Transporte Individual. Disponível em: <https://portal.campinas.sp.gov.br/noticia/33308>. Acesso em: 1 de maio de 2023.

SLEE, Tom. Uberização: A nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo, Editora Elefante, 2017.

Taxistas protestam contra a circulação de carros da Uber em Campinas. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2015/07/taxistas-protestam-contracirculacao-de-carros-do-uber-em-campinas.html>. Acesso em: 1 de maio de 2023.

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADO

Pesquisa sobre quem são e como vivem os motoristas de aplicativo de Campinas (SP)

1. Qual sua idade?
2. Qual sua escolaridade?
3. Possui religião?
4. Qual seu tipo de moradia?
5. Qual sua média de renda mensal? Possui atividades paralelas a Uber?
6. Poderia falar sobre a sua trajetória no mercado de trabalho e o que você fazia antes da Uber?
7. O que te motivou a trabalhar como motorista de aplicativo?
8. Quanto tempo está trabalhando como motorista de aplicativo?
9. Quantas horas por dia trabalha como motorista de aplicativo?
10. Qual sua opinião sobre projetos que visam regularizar o vínculo empregatício com a Uber?
11. Tendo em vista a sua trajetória no mercado de trabalho, prefere trabalhar como CLT ou autônomo?
12. Possui estratégias para gerenciar sua jornada? Se sim, quais são?
13. Como funcionam as penalizações dos aplicativos? Conte como é o seu dia a dia e as principais dificuldades.
14. Como você avalia sua condição econômica hoje comparada aos governos dos últimos 10 anos?