

UNIVERSIDADE CÂNDIDO MENDES
INSTITUTO UNIVERSITÁRIO DE PESQUISAS DO RIO DE JANEIRO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA POLÍTICA

MARCOS PAULO ALVES DE FREITAS

OS IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS DO FENÔMENO DA UBERIZAÇÃO:
A NOVA TENDÊNCIA DO TRABALHO PRECARIZADO

RIO DE JANEIRO

2021

MARCOS PAULO ALVES DE FREITAS

OS IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS DO FENÔMENO DA UBERIZAÇÃO:

A NOVA TENDÊNCIA DO TRABALHO PRECARIZADO

Dissertação apresentada do Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política do Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro da Universidade Candido Mendes como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Sociologia Política.

Orientador: Prof. Dr. Rogério Ferreira de Souza

Rio de Janeiro

2021

Freitas, Marcos Paulo Alves de

Os Impactos Socioeconômicos do Fenômeno da Uberização: a nova tendência do trabalho precarizado/ Marcos Paulo Alves de Freitas. Rio de Janeiro: IUPERJ, 2021.

100 fls: il

Orientador: Dr. Rogério Ferreira de Souza

Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política do Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro da Universidade Cândido Mendes.

Bibliografia

1. Uberização. 2. Economia Compartilhada. 3. Precarização do Trabalho. – Sociologia Política. I. Ferreira, Rogério. II. Universidade Cândido Mendes, Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política. III. Os Impactos Socioeconômicos do Fenômeno da Uberização: a nova tendência do trabalho precarizado.

OS IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS DO FENÔMENO DA UBERIZAÇÃO:

A NOVA TENDÊNCIA DO TRABALHO PRECARIZADO

Marcos Paulo Alves de Freitas

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política da Universidade Cândido Mendes (UCAM) - Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro (IUPERJ), como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Sociologia Política.

Aprovado por:

Prof.º Dr. Rogério Ferreira de Souza

Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro/UCAM

Prof. Dr.

Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro/UCAM

Prof. Dr.

Rio de Janeiro/2021

Dedico este trabalho primeiramente a Deus, sem ele nada seria possível, aos meus pais Arguenon Gomes de Freitas (em memória) e Shirley Alves de Freitas, pilares da minha formação como ser humano, aos meus irmãos Rosecler Alves de Freitas, Mario Luís Gomes de Freitas e Lucia Eugenia Alves de Freitas, exemplos de dedicação e amizade.

AGRADECIMENTOS

Aprendi no curso de minha vida que a gratidão é uma das formas de reconhecimento do amor e respeito daqueles que nos acompanham.

Assim, agradeço todas as pessoas que me ajudaram, incentivaram e orientaram nesse longo caminho de realização dessa dissertação:

A Deus por tudo;

Ao meu orientador Prof. Dr. Rogério Ferreira, que com toda sua sabedoria e dedicação orientou-me até o final desse trabalho;

A minha Prof^a. Dr^a. Janine Targino, que com todo seu carinho e dedicação conduziu-me até o final desse trabalho;

Ao corpo docente do IUPERJ;

Aos meus familiares por todo incentivo;

Um agradecimento muito especial para o amigo e irmão Dr. Jailton da Costa, pela amizade e paciência que teve comigo nesta caminhada; sem ele este trabalho não teria acontecido.

Tudo o que era sólido se desmancha no ar, tudo o que era sagrado é profanado, e as pessoas são finalmente forçadas a encarar com serenidade sua posição social e suas relações recíprocas.

Karl Marx

RESUMO

A economia compartilhada demonstra uma nova tendência advinda da transformação tecnológica que vivemos. É aceitável as modificações e as diferentes significações do trabalho, as mudanças na gestão e na produção. O que não é aceitável, e será discutido nesta dissertação, é a exploração dos trabalhos e as condições precárias que os motoristas são submetidos. No entanto, o que chama, de fato, a atenção é o público que está integrando a economia compartilhada, a chamada uberização. Não apenas a massa desaproveitada no mercado que entra na Uber, por exemplo, em busca de ganhos imediatos, mas também um grande número de profissionais formados e experientes. A economia de compartilhamento representa uma nova relação de trabalho que cresce de forma indiscriminada. Há ainda pouco consenso na definição dessa nova atividade econômica que abrange, principalmente, o setor de serviço do sistema econômico de um país. Há, por sua vez, inúmeras informações, muitas vezes sem teor acadêmico, que buscam apontar para os benefícios e os ganhos que a economia do compartilhamento produz sem, no entanto, apontar para as questões que abrangem o mundo daquele que opera na ponta dessa nova relação, ou seja, o trabalhador. O primeiro capítulo versa sobre a evolução da tecnologia ao longo da história e quais as mudanças sociais ocorreram em decorrência dela até chegarmos a uma nova relação de trabalho: a economia compartilhada. O capítulo dois trata da uberização do trabalho, do seu conceito e como a crise de valor afetou diretamente as formas de organização de trabalho. Em quais condições os motoristas da Uber são submetidos, das formas de controle que a Uber utiliza para fazer induzir o motorista a trabalhar por longas jornadas. No terceiro capítulo foi feito um estudo de caso em que as vivências dos motoristas foram analisadas. A fim de se averiguar a (des)organização do trabalho uberizado, quais motivos levaram esses trabalhadores a ingressarem nessa forma de ocupação, além entender a instabilidade da informalidade, o fantasma do desemprego, a autogestão dissimulada, as condições de segurança, as infinitas jornadas de trabalho, os baixos rendimentos, enfim, vamos nessa dissertação compreender esse fenômeno da uberização.

Palavras chave: Uberização. Economia Compartilhada. Precarização do Trabalho.

Rio de Janeiro

2021

ABSTRACT

The shared economy demonstrates a new trend arising from the technological transformation we are experiencing. Modifications and different meanings of work, changes in management and production are acceptable. What is not acceptable, and will be discussed in this dissertation, is the exploration of the works and the precarious conditions that the drivers are submitted to. However, what really calls attention is the public that is part of the shared economy, the so-called uberization. Not only the unused mass in the market that enters Uber, for example, in search of immediate gains, but also a large number of trained and experienced professionals. The sharing economy represents a new working relationship that is growing indiscriminately. There is still little consensus on the definition of this new economic activity that mainly covers the service sector of a country's economic system. There is, in turn, innumerable information, often without academic content, that seeks to point to the benefits and gains that the sharing economy produces without, however, pointing to the issues that encompass the world of the one who operates at the edge of this new relationship, ie, the worker. The first chapter deals with the evolution of technology throughout history and what social changes occurred because of it until we reached a new working relationship: the shared economy. Chapter two deals with the uberization of work, its concept and how the value crisis directly affected the forms of work organization. What conditions Uber drivers are subjected to, the forms of control that Uber uses to induce the driver to work long hours. In the third chapter, a case study was made in which the drivers' experiences were analyzed. In order to ascertain the (dis) organization of uberized work, what reasons led these workers to enter this form of occupation, in addition to understanding the instability of informality, the specter of unemployment, disguised self-management, security conditions, endless shifts work, low income, in short, let us in this dissertation understand this phenomenon of uberization.

Keywords: Uberization. Shared economy. Precarious Work.

Rio de Janeiro/2021

Sumário

INTRODUÇÃO	11
1. A ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO E A DESCENTRALIZAÇÃO DE CONTROLE	16
1.1 LABOR E TECNOLOGIA	24
1.1.1. <i>Economia Digital: breves considerações</i>	30
1.2. OS REFLEXOS DA TECNOLOGIA NAS RELAÇÕES SOCIAIS DE TRABALHO	33
1.3. IMPACTOS SOCIAIS DA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO	39
1.4. A EMPRESA UBER	42
1.4.1. <i>O surgimento</i>	42
1.4.2. <i>A Plataforma</i>	45
2. UBERIZAÇÃO DO TRABALHO	49
2.1. PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO	54
2.2. A UBERIZAÇÃO COMO PILAR DA DESVALORIZAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO	62
2.3. OS EFEITOS DA PANDEMIA DO CORONAVÍRUS NA ECONOMIA COMPARTILHADA	66
3. A PERCEPÇÃO DOS MOTORISTAS PARCEIROS SOBRE A UBER SER UMA ALTERNATIVA AO DESEMPREGO – ESTUDO DE CASO	71
3.1. O COTIDIANO DO “MOTORISTA-PARCEIRO” DO UBER	73
3.2. A VIDA DO MOTORISTA DO UBER EM DADOS	83
CONSIDERAÇÕES FINAIS	89

REFERÊNCIAS.....	93
------------------	----

INTRODUÇÃO

Discutir as inúmeras possibilidades de como driblar o marcante número de desempregados no Brasil, nas duas primeiras décadas do século XXI, é uma questão urgente. O país tem enfrentado crise após crise, seja econômica, política ou social, e isso tudo atinge cada vez mais a classe trabalhadora.

Num contexto de organizações de aplicativos, de internet das coisas, de robótica e inteligência artificial, trabalhadores, de todo tipo: graduados, técnicos ou aqueles sem formação nenhuma, têm buscado se reposicionar no mercado de trabalho. Dessa forma, surge uma luz no fim no túnel, mas infelizmente não é o final feliz contado em histórias infantis.

Nesse ínterim, surgem as empresas de aplicativo, com suas plataformas, oferecendo uma saída imediata, uma oportunidade de trabalho para essa massa de desempregados. Dentre elas, a Uber se destaca, intermediando motoristas e usuários que desejam se movimentar pelas cidades.

A economia compartilhada demonstra uma nova tendência advinda da transformação tecnológica que vivemos. É aceitável as modificações e as diferentes significações do trabalho, as mudanças na gestão e na produção. O que não é aceitável, e será discutido nesta dissertação, é a exploração dos trabalhos e as condições precárias que os motoristas são submetidos.

As transformações no mundo do trabalho sempre aconteceram, recorrentemente surgem novas ocupações e desaparecem outras. Cabe pensar que a continua evolução tecnológica também causa o desemprego, já que nem todos os trabalhadores conseguem se inserir no mercado de trabalho. Isso porque estes que sobram são, normalmente, desqualificados e despreparados para essas novas profissões.

No entanto, o que chama, de fato, a atenção é o público que está integrando

a economia compartilhada, a chamada uberização. Não apenas a massa desaproveitada no mercado que entra na Uber, por exemplo, em busca de ganhos imediatos, mas também um grande número de profissionais formados e experientes. Isso denota uma crise de valor, em amplo aspecto, pois nunca houve na história um número tão expressivo de mão de obra qualificada, com formação universitária trabalhando como motorista de Uber.

Assim, o objetivo desta dissertação, partindo desta hipótese, é analisar as novas relações de trabalho dos motoristas parceiros desse mundo uberizado que buscam uma alternativa para sobreviverem e acabam submetidos a precarização do trabalho por não conseguirem superar o desemprego.

O desemprego começou a crescer na década de 80 com a chegada da globalização que modificou e reestruturou muitos setores produtivos. A tecnologia, por sua vez, vem sendo sempre responsável pelo desemprego estrutural (Antunes, 2009), ou seja, aquele que despeja para fora do mercado diversos trabalhadores.

Há que se falar também, segundo Lima e Borges (2002) no emprego de longa duração, aquele que distancia o trabalhador do mercado de trabalho. O tempo desempregado ocasiona a perda do *network*, ou seja, afasta o trabalhador do contato com outros profissionais, sociais e outros, fazendo-o ter, muitas vezes, problemas mentais, de depressão etc.

Em face do afastamento do trabalhador do mercado de trabalho e a necessidade de trabalhar para sustento de si e da família, o indivíduo entra no mercado informal. E, nesse ínterim, sugem as novas relações de trabalho para satisfazer um grupo grande de pessoas que precisam ganhar dinheiro e não conseguem ingressar no mercado formal.

De acordo com Ferrer e Oliveira (2018), “uma grande parcela do desemprego é resultado da dispensa do titular de emprego formal, substituído pelo emprego informal ou pela tecnologia, que extingue o posto de trabalho tornado vago pela dispensa”. Isso significa afirmar que a economia de plataforma é a acolhedora desses indivíduos e é também promotora da precarização do trabalho.

Assim, esta dissertação pretende demonstrar que a empresa de tecnologia com aplicativos de transporte de passageiros Uber configura uma nova relação de trabalho desamparada da legislação trabalhista ou a implicações contratuais.

A Uber chegou ao Brasil em 2014 com a promessa de melhorias no trânsito, sustentabilidade e altos ganhos aos cidadãos. Mas, num cenário de crise e desemprego, logo se tornou uma das maiores do país, proprietária de um discurso de liberdade, prometendo, segundo o próprio site¹, ao trabalhador ser patrão de si mesmo, não sendo ela empregadora, mas tão somente intermediária de uma plataforma. No entanto, o que esta pesquisa de dissertação tentará demonstrar é um panorama diferente demonstrado pela Uber. O que não é verdade como será demonstrado no curso desta dissertação.

A metodologia utilizada foi uma pesquisa com abordagem qualitativa Greene et al. (1989), incluindo os sujeitos, a coleta e a análise de dados. Também tem caráter descritivo, já que leva em consideração o levantamento de opiniões, crenças, atitudes dos motoristas por meio de entrevistas individuais e em profundidade, buscando entender o sentido do trabalho para esses motoristas, o seu entendimento sobre a experiência do desemprego, a clareza que têm em relação a interrelação Uber-motorista e, principalmente, quais os anseios sobre o futuro.

Foram entrevistados 10 motoristas parceiros da Uber. Buscou-se analisar o processo desde a chegada e as perspectivas nesta atividade, a trajetória, os pontos positivos e os pontos negativos, e o que ainda aspiram alcançar na Uber, além de longa análise da relação e vivência do desemprego e migração para uber. Os motoristas entrevistados responderam a um questionário de oito perguntas.

Nesse sentido, o primeiro capítulo versa sobre a evolução da tecnologia ao longo da história e quais as mudanças sociais ocorreram em decorrência dela até chegarmos a uma nova relação de trabalho: a economia compartilhada.

Ainda no capítulo primeiro, tratar-se-á do conceito de economia digital e de como a internet das coisas modificou a vida social e econômica das pessoas. Atualmente, pode-se afirmar que a tecnologia da informação está presente em praticamente todas as atividades econômicas, gerando um elenco de novas profissões, o que não significa dizer que todos os reflexos da tecnologia impactam positivamente nas relações sociais e de trabalho, isso será analisado neste capítulo.

Por último e não menos importante, o capítulo irá mostrar como se deu a

¹ <https://www.uber.com/br/pt-br/>

chegada da empresa Uber no Brasil e como funciona a mediação da Uber com seus usuários (motoristas/passageiros).

O capítulo dois trata da uberização do trabalho, do seu conceito e como a crise de valor afetou diretamente as formas de organização de trabalho. Em quais condições os motoristas da uber são submetidos, das formas de controle que a Uber utiliza para fazer induzir o motorista a trabalhar por longas jornadas e ainda lustrar a imagem da empresa.

Outro fator que merece atenção, nesse segundo capítulo, é o ciclo vicioso do desemprego ser responsável pelo próprio desemprego. Ou seja, a uberização caminha em direção a precarização do trabalho. Cada dia mais o número de parceiros aumenta, fazendo com que esses trabalhadores rodem mais e mais. É uma massa de trabalhadores lutando por um valor diário insuficiente, sem alimentação adequada, sem direito algum.

No terceiro capítulo foi feito um estudo de caso em que as vivências dos motoristas foram analisadas. A fim de se averiguar a (des)organização do trabalho uberizado, quais motivos levaram esses trabalhadores a ingressarem nessa forma de ocupação, além da instabilidade da informalidade, o fantasma do desemprego, a autogestão dissimulada, as condições de segurança, as infinitas jornadas de trabalho, os baixos rendimentos, enfim, vamos nessa dissertação compreender esse fenômeno da uberização.

Foram entrevistados 10 motoristas parceiros da Uber. Buscou-se analisar o processo desde a chegada e as perspectivas nesta atividade, a trajetória, os pontos positivos e os pontos negativos, e o que ainda aspiram alcançar na Uber, além de longa análise da relação e vivência do desemprego e migração para uber.

O critério utilizado para coletar os dados foi de saturação, ou seja, ao perceber que as informações iam se repetindo, sem nenhuma novidade, encerrava-se essa etapa. Posteriormente, foi feita a descrição e organização dos dados, a fim de análise de conteúdo para obter respostas possíveis e fluxos de causa e efeito. Os motoristas entrevistados responderam a um questionário de oito perguntas.

Tabela do perfil dos motoristas entrevistados

Identificação	Iniciais	Sexo	Idade	E. civil	filhos	profissão	meses de Uber	Data da entrevista
M1	T.O.	M	20	solteiro	0	vendedor	2	10/03/2020
M2	D.V.	M	29	casado	2	soldador	18	10/03/2020
M3	I.F.	M	32	casado	3	Téc de informática	6	10/03/2020
M4	V.M.	M	33	casado	1	advogado	10	16/04/2020
M5	A.A.	M	28	solteiro	0	vigilante	3	16/04/2020
M6	L.A.	M	40	separado	2	vendedor	24	16/04/2020
M7	D.A	M	45	casado	2	Motorista de ônibus	1	08/01/2020
M8	Y.R	M	37	divorciado	1	montador	12	08/01/2020
M9	W.S	F	24	solteira	0	Engenheira de produção	18	08/01/2020
M10	P.S.	F	35	casada	1	telemarketing	16	08/01/2020

Nesse sentido, levando em conta o objetivo da pesquisa que é a uberização e a precarização do trabalho, resultante do alto índice de desemprego, um dos requisitos para a participação da entrevista foi estar desempregado e, dessa forma, ter a Uber como ocupação principal.

1. A ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO E A DESCENTRALIZAÇÃO DE CONTROLE

Neste primeiro capítulo será discutido a economia do compartilhamento, suas características, processos e consequências em relação ao mundo do trabalho. Pode-se dizer, em linhas gerais, que a economia de compartilhamento representa uma nova relação de trabalho que cresce de forma indiscriminada. Há ainda pouco consenso na definição dessa nova atividade econômica que abrange, principalmente, o setor de serviço do sistema econômico de um país. Há, por sua vez, inúmeras informações, muitas vezes sem teor acadêmico, que buscam apontar para os benefícios e os ganhos que a economia do compartilhamento produz sem, no entanto, apontar para as questões que abrangem o mundo daquele que opera na ponta dessa nova relação: o trabalhador.

A economia de compartilhamento surgiu no contexto da crise econômica mundial de 2008 e vem se expandindo muito rapidamente. Segundo alguns estudiosos do tema² como Kaplan, (2001); Belk, (2010); Gurven, (2013), uma das razões seria o aumento significativo do desemprego, atrelado ao vultoso aumento do uso das ferramentas tecnológicas de comunicação e informação, o que permitiu maior acessibilidade e flexibilidade na relação produtor–cliente final.

As vantagens do uso dessas ferramentas advêm da otimização no processo de compartilhamento e das interações entre pessoas de todo o mundo. Além disso, defendem a existência de uma organização financeira mais consciente e responsável. No entanto, por outro lado, inúmeros estudos – que serão discutidos nesta dissertação - vêm demonstrando que os efeitos causados por essa nova relação de trabalho têm

² Dentre os inúmeros pesquisadores sobre a economia do compartilhamento podemos destacar KAPLAN, H. *et al The natural history of human food sharing and cooperation: a review and a new multi-individual approach to the negotiation of norms*. Albuquerque, NM: University of Mexico, 2001. BELK, R. Sharing. *Journal of Consumer Research*, v. 36, n. 5, p. 715-734, 2010. GURVEN, M. Natural co-operators: food sharing in humans and other primates. *Evolutionary Anthropology: Issues, News, and Reviews*, v. 22, n. 4, p. 186-195, 2013.

levado ao aumento da precarização do trabalho e a exploração humana, destituindo direitos trabalhistas conquistados ao longo de décadas.

A economia do compartilhamento se dá, na maioria dos casos, através de um arranjo tecnológico envolvendo uma empresa mediadora de encontros entre pessoas, ou seja, pessoas que querem prestar um serviço, com pessoas que buscam o serviço prestado. Essas empresas mediadoras, por meio de suas plataformas, conectam consumidores e trabalhadores autônomos cobrando uma porcentagem pelo serviço de encontro. Dessa forma, “a única responsabilidade dessas empresas-aplicativos é “prover a infraestrutura necessária para estes trabalhadores executarem seus serviços e para o encontro deles com uma multidão de consumidores” (Abílio, 2017: 67).

Temos assim, um conjunto de empresas-aplicativos, que operam na lógica do compartilhamento de serviços ou produtos, mediado via plataformas, remuneradas ou não. São essas empresas que, em boa parte da literatura especializada, vêm tratando como sendo economia de compartilhamento, tendo a internet tem papel fundamental nesse processo, pois, através da mesma, houve uma maior facilidade e engendramento no processo de trocas e ajudas mútuas, que correm livremente, independentemente da distância, o que antes só ocorria entre pessoas conhecidas ou de lugares pequenos.

É importante destacar que a economia de compartilhamento recebe muitos nomes pela literatura, entre eles, “*peer-to-peer*”, ou pessoa para pessoa. Este termo concentra a ideia de substituição da empresa por uma ideia do trabalhador lidar direto com o consumidor. Outras expressões populares são: *economia-gig*, *economia colaborativa*, *economia de plataforma*, entre outras.

Numa outra perspectiva, os autores Bostman e Rodgers acrescentam que há uma mudança paradigmática em curso, ou seja, do hiperconsumismo do século XX em direção a um consumo colaborativo do século XXI. Neste sentido, pode-se inferir, segundo esses autores (2011: 43), que o sec. XX é caracterizado pelo excesso de crédito, diferente do sec. XXI, que trouxe uma geração de desempregados e a ascensão do consumo colaborativo. Outro aspecto dessa nova relação de trabalho no

compartilhamento é a desregulação das leis trabalhistas e aposta no empreendedorismo individual contra os monopólios das grandes empresas.

Dessa forma, podemos inferir que a economia compartilhada se baseia numa economia de intermediação de bens e serviços, por meio de uma plataforma on-line, entre provedores e consumidores. Vivemos num momento de “internet das coisas”³, ou seja, uma integração de bens e serviços com pessoas. Cada vez mais as plataformas de serviços usáveis em smartphones têm, nos dias de hoje, operado numa diversidade de tipo de prestação de serviço. Ofertam casa para estada, transporte, serviços domésticos, cuidadores, estacionamentos, permitindo a interações de pessoas a todo instante. O que, de certa forma, vem trazendo vantagens para os clientes usuários, porém, a um custo social, econômico e de direitos trabalhistas ao trabalhador atrelado às plataformas de compartilhamento.

Nesse sentido, apesar de ser propagado um discurso capitalista da sociedade em rede (Castells, 1990), um avanço no bem-estar social como consequência dos avanços tecnológicos e na economia da informação providas nas últimas décadas do século XX, o que vários autores, dentre eles Castells (1990), vem apontando para uma incoerência entre discurso e condições de vida e de trabalho da classe trabalhadora.

Crises econômicas vão e vem, o desemprego aumenta e com ele o trabalho informal também cresce proporcionalmente. Nesse ínterim, a economia compartilhada usa como pano de fundo o processo de reestruturação produtiva, mas, no entanto, o que se percebe é o aumento do desemprego e as consequentes formas de precarização do trabalho, que nas últimas décadas tem se expressado pelo trabalho flexível, instável e, principalmente informal.

Assim, a economia compartilhada aproveitou-se bem dos sinais de esgotamento do sistema capitalista, influenciando as relações trabalhistas. É possível perceber que essa nova relação de serviço se multiplica rapidamente e, em sentido

³ Em 1999, Kevin Ashton do MIT propôs o termo “Internet das Coisas” e dez anos depois escreveu o artigo “A Coisa da Internet das Coisas” para o RFID Journal. De acordo com o especialista, a rede oferecia, na época, 50 Pentabytes de dados acumulados em gravações, registros e reprodução de imagens.

lato, camufla uma falsa ideia de não tributação social, autonomia, aumento de lucros. Na verdade, o trabalhador é o maior afetado nessa tríade - empresa-consumidor-trabalhador - com a precarização progressiva das conquistas sociais conseguidas no curso da história.

A empresa de transportes de passageiros que mais se sobressaiu na economia de compartilhamento foi a empresa UBER. Ela criou uma marca de empresa-parceira que traça um caminho de melhores condições de vida e trabalho aos seus motoristas, por meio de uma nova forma de organização do trabalho no mundo digital. Para Castells (1990):

Esse aumento imprevisível de recursos tecnológicos modificou os processos de produção e distribuição, gerando uma infinidade de novos produtos e alterando de maneira substancial a localização das riquezas e do poder global. A Revolução Tecnológica é fundamental para que o capital que, ao apropriar-se dela, possa dar continuidade à concentração de capital. (CASTELLS, 1990: 56)

O anseio de que a modernidade traria mais tempo e liberdade ao trabalhador sempre existiu. Entretanto, o número de pessoas, sejam desempregadas sejam abandonando suas carreiras, que investiram suas expectativas numa ilusão, foi enorme. A realidade é que esta uberização, como tem sido denominada essa nova forma de trabalho, apoiada pela tecnologia, está fragilizando o meio de sobrevivência das pessoas, em prol de um desejo de autonomia e de ser empregador de si mesmo. Para o professor Rogério Dias da UniCEUB⁴, especialista em direito do trabalho:

A uberização é sinônimo de precarização, pois a pessoa que faz esse serviço não tem nenhum direito ou garantia, está totalmente desamparada pela legislação. Levando em consideração o alto nível de desemprego, as pessoas estão se submetendo a isso para ter uma renda mínima e sobreviver. (DIAS, 2020: 33)

⁴ Disponível em: <https://www.napratica.org.br/o-que-e-a-uberizacao-do-trabalho/>. Acesso em 20/07/20.

No Brasil, existem vários aplicativos de transporte à disposição do consumidor como o 99 Táxi, o Easy táxi, o Cabify, mas a UBER é a empresa que oligoporiza esse mercado atualmente. Isso também ocorre com outras organizações do mundo digital como é o caso Google, Amazon, Microsoft que investiram pesado em empresas de prestação de serviços mais utilizados no mundo.

Entretanto, há também uma desvantagem imensurável e oculta: a Uberização do trabalho, como explicou Rafael Zanatta, que também é tradutor de Scholz e pesquisador na área de tecnologias digitais:

Uberização é um conceito usado para designar esse tipo de economia, no qual você tem pares oferecendo um serviço ou um produto, uma relação de troca, mas, no meio, você tem um intermediário extraindo valor dessas partes e não estabelecendo uma relação de trabalho formal com elas”. Os donos das plataformas detêm, em média, 25% a 30% do valor dos serviços prestados, sem um contrato que assegure direitos trabalhistas. (ZANATTA, 2011: 23)

Conforme Scholz, há ainda outros fatores negativos na uberização:

A transformação desses serviços em verdadeiras commodities e, ainda, a invasão da privacidade em nível massivo dos usuários que, para baixar esses apps, são obrigados a aceitar contratos que têm, como contrapartida, o acesso dos seus dados pessoais. É ilegal a metodologia dessas plataformas que acabam tornando o Direito nulo. Nenhuma delas respeita relações pré-existentes dos setores onde prestam serviços (SCHOLZ, 2016: 32)

Dessa forma, como já sinalizado na introdução, esta dissertação tem como objetivo analisar a atuação do aplicativo de transporte de passageiros UBER (empresa multinacional prestadora de serviços eletrônicos na área do transporte privado urbano, por meio de um aplicativo) a fim de constatar a precarização social e financeira estabelecidas pela empresa (que nega qualquer vínculo empregatício), uma vez que fere a filosofia da Uber, já que se denomina empresa parceira.

A construção de uma economia intermediada por uma plataforma online oferta-nos um ambiente laboral modificado e interfere nas relações de trabalho a que se está

inserido. O trabalhador desconstrói relações tradicionais de emprego como subordinação, salário fixo, estabilidade, férias, décimo terceiro, entre outros, para entrar numa desconhecida “nuvem humana”, uma nuvem virtual de trabalhadores em busca da utopia de liberdade financeira, trabalhar a hora que quiser e para quem quiser, mas na verdade o que encontram são, segundo Gansky (2011, p.9), “diversos aspectos nocivos tais como instabilidade de horários, nenhum direito trabalhista, possíveis perdas de ganhos se comparados aos tradicionais e a falta da sociabilidade entre colegas.”

Não há nessas plataformas nenhuma regulação referente à jornada, ao tempo trabalhado, ao local de trabalho, sindicalização ou treinamento. (GANSKY, 2011, p.34). Dessa forma, esse dito trabalhador-parceiro precisa se autogerenciar, construir um contrato autônomo para si, isto é, criar mecanismos para sua proteção social: aposentadoria, auxílio-doença e seguro-desemprego, já que sua conta na plataforma pode ser desativada em qualquer momento sem nenhum suporte legal.

Em termos históricos, a economia do compartilhamento é ainda algo muito incipiente, apesar de estar em constante movimento. Dessa forma, sua instabilidade vai adaptando o comportamento das pessoas e da cidade em si na produção de capital. Essas organizações de compartilhamento vendem uma ideia de que os usuários deveriam deixar de acreditar no Estado e confiar nas empresas da economia do compartilhamento, pois, de acordo com esta ideologia, elas usam suas tecnologias para levar adiante as funções estatais, garantindo uma experiência de consumo segura, justa e digna no que diz respeito a trabalho, tornando as cidades mais evoluídas e organizadas.

No entanto, essa nova relação trabalhista, em relação ao nosso campo de pesquisa, não está correspondendo às expectativas dos trabalhadores. O que se percebe através da literatura crítica e dos estudos sobre o tema é que este tipo de relação de trabalho vem acentuando ainda mais a desigualdade nas relações de trabalho e renda em proveito próprio, onde o lucro toma destaque e os conflitos sociais, que impulsionaram o crescimento do capitalismo de plataforma, não deixaram de existir.

Voltando à Uber, esta é uma empresa de tecnologia multinacional, nascida nos EUA em 2009 e fundada oficialmente em junho de 2010 na cidade de São Francisco, que presta serviços por meio digital no setor de transporte privado urbano e também é nome dado ao aplicativo. As solicitações de viagem são feitas por um aplicativo de transporte que facilita a busca de motoristas, baseando-se na localização (*e-hailing*). O serviço é muito parecido com o tradicional táxi, mas ficou popularmente conhecido como “carona remunerada”.

No Brasil, a Uber chegou em 2014, primeiro no Rio de Janeiro, posteriormente, em São Paulo, Belo Horizonte, Brasília e assim foi se espalhando pelo país. Esse foi um ano em que aconteceu a Copa do Mundo, o que certamente ajudou a alavancar a empresa, já que pessoas de outros países já conheciam o serviço, segundo a revista *UberNewsroom (2020)*.

Percebe-se que a Uber, em sua relação, abstém-se de qualquer obrigação trabalhista com o motorista parceiro e a promessa de altos ganhos, como ela mesma afirma no site - *Possibilitamos que motoristas profissionais possam ter ainda mais oportunidades de ganhar dinheiro ao conectá-lo com usuários que desejam se deslocar pela cidade.* (UBER, 2019) – na prática, não se efetiva.

As regulamentações da Uber caminham sobre o pilar que define se um motorista é ou não é empregado, os trabalhadores da economia do compartilhamento estão se deparando com essa questão, sendo sempre a mesma assertiva em que a classificação como contratante independente livra a companhia de ter de pagar por direitos sociais do trabalhador e de ter de respeitar os padrões de emprego. O risco é inteiramente empurrado para o subcontratado (SLEE, 2017). O próprio site tenta ludibriar as atenções postando um marco regulatório que a defende:

As atividades da Uber e de seus motoristas parceiros são completamente legais de acordo com a Constituição Federal e com a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (Lei Federal 12.587/12). O serviço prestado pelos motoristas parceiros da Uber é o de transporte individual privado, (previsto na PNMU) e já foi regulamentado no âmbito municipal em cidades como São Paulo, Vitória (ES) e o Distrito Federal. A falta de regulamentação no âmbito municipal, entretanto, não significa ilegalidade. As redes sociais, por exemplo, existem há muito tempo e só foram reguladas com o Marco Civil da internet, em 2013. A Uber mantém contato frequente com os poderes executivo e legislativo das cidades para

viabilizar regulamentações pensadas nos benefícios que a tecnologia traz para as cidades e as pessoas.

A Uber paga impostos. Somos uma empresa legalmente constituída no Brasil e estamos em dia com os impostos devidos para operar no País. Em 2017, a Uber pagou R\$ 972 milhões em tributos, tanto federais (como PIS, Cofins e Imposto de Renda) quanto municipais (como o ISS e contribuições municipais exigidas por regulações locais). A Justiça Brasileira já reiterou, por diversas vezes, a legalidade das atividades da Uber e dos motoristas parceiros. Em maio de 2019, o STF (Supremo Tribunal Federal) decidiu que a proibição ou a restrição desproporcional da atividade é inconstitucional e representa violação aos princípios da livre iniciativa e concorrência. (UBER⁵, 2019)

Todos os trabalhadores, independentemente de sua atuação, sejam subordinados ou não, devem ter direitos fundamentais.

A Constituição Federal Brasileira versa, nos fundamentos da República Brasileira, sobre a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho no artigo 1º ao estabelecer que a ordem social tenha como base o primado do trabalho (art. 193). O *caput*, do art. 7º, da Carta Magna define como destinatários dos direitos sociais todos trabalhadores. Conclui-se, então, que a dimensão dos direitos fundamentais trabalhistas a trabalhadores empregados informalmente deverá ser traçada a partir dos contornos da relação de trabalho *lato sensu*.

Assim, as mudanças dos processos produtivos, como a intermediação em plataformas digitais, exigem da sociedade uma solução a este novo momento. Para Barros (2005):

A doutrina mais atenta já sugere uma nova tipologia (trabalho coordenado, ou trabalho parassubordinado, com tutela adequada, mas inferior àquela prevista para o trabalho subordinado e superior àquela prevista para o trabalho autônomo. Enquanto continuam as discussões sobre esse terceiro gênero, a dicotomia trabalho subordinado e trabalho autônomo ainda persiste no nosso ordenamento jurídico e, ao lado dos casos típicos, que não ensejam dúvidas, surgem figuras intermediárias que se situam nas chamadas "zonas grises", cujo enquadramento apresenta-se difícil, denotando certa complexidade e conduzindo a jurisprudência à fixação de alguns critérios práticos para definir a relação concreta (BARROS, 2001: 63)

⁵ <https://www.uber.com/br>

A Jornal Gazeta Do Povo ilustra bem isso em uma reportagem, publicada em 28/07/2017:

Motoristas e passageiros precisam ter nota boa na Uber. Sistema de avaliação da Uber vai de um a cinco, mas quem tem média inferior a 4,7 corre o risco de ter problemas com o aplicativo"

"No aplicativo da Uber, motoristas e passageiros são avaliados com notas que vão de um a cinco estrelas. Manter uma avaliação elevada é pré-requisito para que os motoristas não sejam excluídos da plataforma e para que passageiros garantam que sempre seu pedido de corrida vai ser aceito. No caso dos motoristas, eles devem ter, no mínimo, uma avaliação média de 4,7 estrelas. Notas inferiores resultam em e-mails da Uber alertando os motoristas a melhorarem suas práticas. Em caso de repetência ou nota muito baixa, o motorista pode acabar suspenso ou banido do aplicativo de transporte.

É imperioso refletir sobre a necessidade do reconhecimento dos direitos trabalhistas na plataforma digital dos motoristas-parceiros e formas mais justas nas relações capital-trabalho. No entanto, o que se percebe é um avanço no processo de fragilização dessa relação capital-trabalho em prejuízo à classe trabalhadora. Assim como, é importante trazer em tela a discussão sobre os avanços tecnológicos e novas ferramentas digitais que vem atuando nas novas configurações das relações de trabalho (Antunes, 2018), assunto a ser tratado em seguida.

1.1 LABOR E TECNOLOGIA

A tecnologia sempre esteve presente na história da humanidade. É impossível entender as mudanças sociais ao longo do tempo sem compreender o desenvolvimento tecnológico e sua influência direta nas relações humanas e de trabalho. É evidente que esta pesquisa não pretende tratar de toda a evolução dos avanços tecnológicos já ocorridos, logo isso demandaria muitas laudas, mas é imprescindível, ainda que rapidamente, entender os impactos sociais sofridos pela sociedade e o crescimento desmedido do capitalismo de plataforma.

À guisa de exemplo, a fim de demonstrar a influência da tecnologia na organização do Estado, da sociedade e da vida econômica das pessoas, vamos observar a descrição de Harari acerca de algo que, num primeiro momento, parece ser algo tão trivial nos dias de hoje, mas que, naquela época, determinou o modo de vida da sociedade e como ela viria a se estruturar futuramente:

Na antiguidade mais remota, a descoberta da possibilidade de plantio de gêneros alimentícios e da domesticação de animais propiciou a ocorrência da Revolução Agrícola, que modificou a forma não apenas como as pessoas da época trabalhavam a terra, mas também o próprio modo de vida dessas pessoas: passaram de caçadores-coletores nômades a agricultores sedentários. Foi essa evolução que propiciou o surgimento das primeiras cidades, das primeiras elites e dos primeiros cultos organizados, e daí para o avanço da história humana na forma como se conhece hoje. (HARARI, 2017: 44)

Inúmeras outras revoluções se sucederam gradativamente, a seu tempo, até chegar ao período industrial propriamente dito, a tríade tecnologia-trabalhadores-sociedade foi se modificando de tal forma até chegar a esse Capitalismo de Plataforma que vivemos hoje.

O termo Revolução Industrial marca um singular período da história, ocorrida no início do Século XIX, no entanto há quatro grandes revoluções tecnológicas que aconteceram do final do Século XVIII até os dias de hoje. A primeira Revolução Industrial é o marco do surgimento das indústrias, da divisão social do trabalho, da segregação das classes, o enriquecimento de poucos e empobrecimento de muitos. É exatamente nesse período que surge a necessidade de regulação do mercado a fim de proteger a massa trabalhadora da exploração e surge também o pensamento de que ter uma relação empregatícia de subordinação é ruim, dando origem a parassubordinação, um conceito atual de trabalho das pessoas da era da uberização. Antunes (2018) afirma:

Contudo, esse é um dos vários sentidos, das várias possibilidades de entender a palavra trabalho que, por seu contexto dialético, torna-se capciosa para as ciências sociais em geral, num ordenamento com tais características, por isso mesmo, a ideia de interesses gerais e universais já não consegue mais exercer o papel de princípio totalizador destinado a compor, integrar e

harmonizar os distintos interesses específicos, ela pode até continuar preservada teoricamente nos textos legais, mas já não tem mais o mesmo peso simbólico e funcional detido à época do advento do Estado democrático. Para o autor, há um sistema de metabolismo social do capital, sistema de crescimento e aglutinação do capital pelo capital, que transpassa as relações e as transforma em relação social de produção, e geram as mediações de segunda ordem do trabalho que introduz elementos fetichizadores e alienantes de controle social metabólico, diverso à mediação de primeira ordem, interação instintiva entre coletividade, comunitarismo e autodeterminação. No entanto o capitalismo é um sistema tridimensional, pois envolve capital, trabalho e estado, comensadores metabolicamente e reprodutor do discurso do trabalho como valor de troca a partir do capital. (ANTUNES, 2018: 34)

Há, portanto, uma tendência decrescente do valor de uso das coisas. A efemeridade do útil em relação a uma perspectiva da aparência, a estética torna-se cada vez mais imprescindível, e não somente a partir do objeto, mas – e principalmente a partir do sujeito. Logo, Antunes (2018) aponta uma nova perspectiva relativa à classe trabalhadora e/ou do proletário: a *classe-que-vive-do-trabalho*, que engloba exatamente todo um corpo social que estabelece suas relações conforme esse sistema de metabolismo social do capital, na aglutinação da esfera pública e privada, que contraditorialmente homogeniza e fragmenta tais esferas. A terceira via é, para o autor, uma das principais ferramentas de inserção dessa classe que paradoxalmente se alia ao sistema metabólico do capital.

A precarização do trabalho no Brasil tem sido analisada, buscando destacar as alterações no mercado de trabalho – crescimento da informalidade, de formas flexíveis de contratação, e do desemprego em determinados setores e ocupações – e suas implicações para o indivíduo, para que se possa modificar a natureza humana de modo que ela possa adquirir habilidades em um determinado ramo do trabalho e se torne uma força de trabalho desenvolvida e produtiva, faz-se necessária uma formação ou um treinamento específico, que por sua vez, custam uma soma maior ou menor de equivalentes de mercadorias. Acredita-se que a terceirização e a flexibilização da economia vêm causando fortes impactos no mercado de trabalho em todo o Brasil. Segundo o autor, o que se tem observado no Brasil é a presença simultânea e combinada do desemprego aberto em larga escala, da diminuição do salário e da geração de postos de trabalho precários (Antunes, 2018).

Convém lembrar que, além da redução dos postos de trabalho e do aumento do desemprego, as possibilidades de absorção pelo mercado de trabalho, por meio

de empregos assalariados regulamentados diminuem e aumentam as possibilidades de inserções em posições mais precárias, o emprego com registro em carteira, que predominava na indústria, é, na maior parte das vezes, substituído por ocupações autônomas ou temporárias caracterizadas por maior instabilidade, sendo necessário ser lembrado que, apesar de sempre ter havido trabalho precário no capitalismo, a precariedade se “metamorfoseou”, pois passou a ter um lugar estratégico na lógica de dominação capitalista. Deixou de ser algo periférico ou residual, para se institucionalizar em todo o mundo. Apesar disso, entende-se que a Economia do Compartilhamento é um movimento que tem como paradigma a desregulação, sendo que grandes instituições financeiras e fundo influentes de capital de risco estão vislumbrando uma oportunidade para afrontar as regras instituídas pelas prefeituras municipais democráticas do mundo. Além disso, o objetivo é a expansão do livre mercado para novas áreas de nossas vidas, o ideário e a vontade de mitigar a propriedade tem como dificuldade o crédito, sendo difícil de ser levado a sério quando na verdade são companhias que objetivam lucro acima de tudo.

Voltando a nossa digressão, a Primeira Revolução Industrial é a transição entre o “trabalho efetivamente autônomo e integral para o mecanizado e atomizado, de forma que ao trabalhador restava apenas a repetição incessante de uma função específica na linha de montagem” (HARARI, 2017, p. 67). Adam Smith⁶ descreve a linha de montagem da partição do trabalho em pequenas partes:

O trabalho, na indústria, estava dividido a partir de uma série de setores, constituindo a maior parte de um ofício especial e dividido em atividades distintas. Para a fabricação dos alfinetes, por exemplo, haveria pelo menos dezoito operações distintas, o mesmo ocorreria em qualquer ofício e manufatura. Através de suas observações, se um operário trabalha só na fabricação de um alfinete chegaria a produzir no máximo 20 alfinetes por dia.

Mas dividindo-se as tarefas em dezoito, dez operários produziram 48.000 alfinetes por dia, representando 4.800 alfinetes por cada operário, ou 240 vezes o que poderia produzir um empregado. (SMITH, 2016: 26)

⁶ SMITH, Adam. A riqueza das nações, Vol 1. São Paulo: Nova Cultura, 1985. p. 41-61. apud PINTO, Jilda Eulídia da Silva. O Direito Ambiental do Trabalho no Contexto das Relações Individuais, Sindicais e Internacionais: para além da dogmática jurídica, da doutrina da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e do direito comunitário. 228f. Dissertação (Mestrado em Direito). Faculdade de Direito do Recife, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2016. p. 26.

A Segunda Revolução Industrial simbolizou os setores tecnológicos mais avançados como a substituição do carvão para o uso de petróleo e da eletricidade. Esse período, metade do Século XIX, foi marcado pelo crescimento das lutas sociais. Datheïn afirma que:

A Segunda Revolução Industrial possui várias características que a diferenciam da Primeira. Uma delas foi o papel assumido pela ciência e pelos laboratórios de pesquisa, com desenvolvimentos aplicados à indústria elétrica e química, por exemplo. Surgiu também uma produção em massa de bens padronizados e a organização ou administração científica do trabalho, além de processos automatizados e a correia transportadora. Concomitantemente, criou-se um mercado de massas, principalmente e em primeiro lugar nos EUA, com ganhos de produtividade sendo repassados aos salários. Por fim, houve um grande aumento de escala das empresas, via processos de concentração e centralização de capital, gerando uma economia amplamente oligopolizada. (DATHEIN, 2003: 21)

A Terceira Revolução Industrial, distintamente das duas primeiras, não modificou apenas os paradigmas de energia, mas também a forma como as organizações e a sociedade se organizaram. A Revolução Tecnológica, como foi chamada, trouxe a tecnologia da informação, a internet, a robótica, a biotecnologia e a nanotecnologia. A globalização conecta as nações e pessoas, tão distantes outrora. A barreira geográfica deixa de ser um obstáculo para a atividade empresarial e surge, pela primeira vez, a rede de informação coletiva, qualquer pessoa de qualquer lugar do mundo poderia se conectar. Dessa forma, segundo Ana Maria Nicolaci, tratando da revolução tecnológica:

Todas têm em comum a aceleração sem antecedentes históricos, o fato de atuar no processo central de todos os processos (a energia, no caso das Revoluções Industriais, e a informação, no caso da Revolução das Tecnologias da Informação), a difusão por todo o sistema econômica e a penetração em todo o tecido social. Somente a Segunda Revolução Industrial e a Revolução das Tecnologias da Informação, no entanto, têm em comum o fato de se basear em conhecimentos científicos [...] E somente a Primeira

Revolução Industrial e a Revolução das Tecnologias da Informação têm em comum o ato de gerar descontinuidades profundas nos mais variados setores da vida em sociedade. (NICOLACI, 2006: 55)

Enfim, A Quarta Revolução Industrial é momento presente e não necessariamente a Terceira findou. Também chamada de Revolução da Internet, define-se como um aprofundamento desse fenômeno, porque ainda vivemos à base da Internet e das tecnologias informacionais. Dessa forma, essa última revolução engloba a difusão do conhecimento e à fusão dos mundos físico e digital. Pode-se inferir que essa nova forma de usar a tecnologia afeta direta e indiretamente a realidade de praticamente todas as pessoas no que tange tanto os serviços de compartilhamento como a tecnologia da comunicação.

Assim nasce a Internet das Coisas⁷ e a Computação em Nuvem⁸. Tudo isso sem citar outras formas de integração do homem com a tecnologia da robótica e da cibernética atuando diretamente nos corpos humanos, implantando genomas que curam doenças incuráveis ou criando implantes mecânicos que modificam a essência humana. Essas mudanças estruturais de seres humanos são, na verdade, uma grande transformação social porque otimiza a própria existência. Harari (2017) afirma que:

[...] o mundo de hoje já é um mundo em que a cultura está se libertando das algemas da biologia. Nossa capacidade de manipular não só o mundo à nossa volta, mas acima de tudo o mundo dentro de nossos corpos e mentes está se desenvolvendo a toda velocidade. Cada vez mais esferas de atividade estão sendo abaladas. Os advogados precisam repensar questões de privacidade e identidade; os governos precisam repensar questões de saúde e igualdade; as associações esportivas e as instituições educativas precisam redefinir fair play e conquistas; os fundos de pensão e os mercados de trabalho devem se reajustar a um mundo em que os sexagenários talvez

⁷ Internet das Coisas (ou internet of things) é a aplicação da internet e da comunicação de informação a coisas materiais. Assim, é uma rede de objetos ou veículos aptos a receber e transmitir informações à rede, ainda que este não seja seu principal objetivo. Dessa forma, torna possível a obtenção de informações do mundo físico em tempo real, bem como o acesso imediato à rede de informações. Apesar de ainda ser um conceito novo, a Internet das Coisas tem sido cada vez mais aplicada pela grande indústria, de modo que muitos produtos possuem, atualmente, alguma funcionalidade capaz de conectá-los à internet – exemplos são as televisões smart, impressoras capazes de imprimir arquivos da Nuvem, relógios digitais, dentre outros.

⁸ O termo “computação em nuvem” faz menção à grande quantidade de informações das mais variadas fontes que podem ser armazenadas em servidores da Internet e obtidas a qualquer momento. Grande parte das pessoas da atualidade têm acesso a essa tecnologia, ainda que tal seja utilizada para finalidades lúdicas (como o armazenamento imediato de fotos tiradas e vídeos gravados, por exemplo). O objetivo é que esses serviços possam ser acessados de qualquer lugar do mundo e a qualquer hora, desde que se tenha conexão à Internet. É com base no conceito de computação em nuvem que o blockchain – a possibilidade de criação de moedas virtuais como a Bitcoin, a IOTA ou a Ethereum com base em informações escritas por computadores de todo o mundo.

sejam os novos balzaquianos. Todos eles devem lidar com os enigmas da bioengenharia, dos cyborgs e da vida inorgânica. (HARARI, 2017: 27)

1.1.1. Economia Digital: breves considerações

Ainda não há um consenso na literatura para definir precisamente economia compartilhada. Porém, grosso modo, é um “termo genérico para fazer referência a uma grande variedade de novas tecnologias que vêm surgindo na atualidade, baseando-se, principalmente, em ideais de colaboração e de uso compartilhado de bens e serviços sem a necessidade de haver transferência de propriedade⁹” (SUNDARAJAN, 2017, p. 65). A guisa de ilustração podemos citar algumas empresas baseadas no compartilhamento: a Netflix (compartilhamento a filmes, séries e documentários), a Airbnb (aluguéis de imóveis), a Cabify (concorrente direta do Uber no serviço de transporte) e a Mechanical Turk, vinculada à multinacional Amazon.

Na economia compartilhada trouxe alguns conceitos novos como o *streams* que é a capacidade de transmitir uma informação momentaneamente, permitindo ao consumidor usufruir do serviço sem ter, efetivamente, a propriedade do bem, como ocorre com a Spotify e a Netflix, já mencionada. Entretanto, empresas como a Uber e a Cabify não efetuam o streaming, são, na verdade, intermediárias entre a oferta e a demanda do seu mercado, ligando aqueles que desejam obter um serviço (os consumidores) com aqueles que querem prestar o serviço desejado (fornecedores), cobrando um percentual de participação pelo serviço prestado. Pode-se, então, inferir que a economia de compartilhamento (sharing economy) faz parte de um novo modelo de capitalismo denominado *Capitalismo das Massas*¹⁰ (*crowd capitalism*), um modelo baseado em trocas individuais e autônomas.

⁹ SUNDARAJAN, Arun. *The Sharing Economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. Cambridge, MA: The MIT Press, 2016. p. 27.

¹⁰ A sharing economy e o crowd-based capitalism são termos característicos da atualidade e posteriores ao surgimento das tecnologias de compartilhamento, fazendo menção a uma possível nova sociedade modificada por essas novas tecnologias. Outros termos comumente usados por pesquisadores da área são gig economy, peer economy, on-demand economy, renting economy e blockchain economy. Todos fazem menção a uma maior autonomia e igualdade entre os agentes sociais.

Arun Sundarajan (2016) define bem o que seria a economia compartilhada, caracterizando bem essa nova relação de trabalho:

Na introdução, eu forneci um número de exemplos do que pode cair sob o guarda-chuva do que eu chamo de “tecnologia de compartilhamento” ou “capitalismo de multidão”, termos que eu uso mais precisamente para descrever um sistema econômico com as seguintes cinco características: 1. Amplamente baseado no mercado: a economia de compartilhamento cria mercados que possibilitam a troca de bens e a emergência de novos serviços, resultando em níveis potencialmente mais altos de atividade econômica; 2. Capital de alto impacto: a economia de compartilhamento abre novas oportunidades para tudo, desde bens e habilidades até tempo e dinheiro, para serem usados em níveis próximos de sua capacidade total; 3. Redes baseadas em multidão (crowdbased) no lugar de instituições centralizadas ou “hierarquias”: o suprimento de capital e trabalho vem de multidões descentralizadas de indivíduos ao invés de agregados corporativos ou estatais; trocas futuras podem ser mediadas por mercados de multidão distribuídos, ao invés de terceiros centralizadores; 4. Linhas nebulosas entre o pessoal e o profissional: o suprimento de trabalho e serviços comumente comercializa atividades ponto-a-ponto como dar uma carona a alguém ou emprestar dinheiro a alguém, atividades que costumavam ser consideradas “pessoais”; 5. Linhas nebulosas entre trabalho empregado e casual, entre trabalho dependente e independente, entre trabalho e lazer: vários trabalhos tradicionalmente de tempo integral são suplantados por trabalho contratado que possibilita um contínuo de níveis de compromisso de tempo, granularidade, dependência econômica e empreendedorismo. (SUDARAJAN, 2016: 13)

Em geral, as tecnologias de compartilhamento surgiram com um propósito de solidariedade entre as pessoas a fim de mudar o paradigma da propriedade privada, desenvolvendo um sistema de prestadoras de serviços que objetivavam, como toda empresa capitalista, o lucro. Não obstante, o resultado disso foi o surgimento de uma nova lógica econômica, afastando a dinâmica baseada no lucro e trazendo o custo marginal zero¹¹, segundo o americano Jeremy Rifkin (2017), autor do livro “The Marginal Cost Society”. Ainda de acordo com ele:

¹¹ Numa situação normal, o custo marginal começa por decrescer à medida que se aumenta a quantidade produzida, situação que se justifica pelo facto de existirem custos fixos que se diluem em quantidades maiores (é o chamado efeito de escala). Contudo, a partir de certa altura, os ganhos proporcionados pelo efeito de escala deixam de ser suficientes para contrariar os acréscimos de custos originados pelo aumento dos próprios custos variáveis, originando um aumento dos custos marginais. Este aumento dos custos variáveis é uma consequência direta da Lei das Produtividades Marginais Decrescentes cujos efeitos são tanto maior, quanto maiores forem as quantidades produzidas. (RIFIKIN, 2017)

O progresso da tecnologia e das inovações será tão intensos/eficientes que reduzirão o custo marginal a zero em toda a cadeia de valor, fazendo com que os bens e serviços essencialmente com preços muito baixos, fundando uma economia colaborativa e altamente conectada, em uma nova forma de gerar riqueza, não focada na acumulação de capital.

Teremos assim o surgimento – já existem – dos prosumidores (junção de consumidor + produtor), estes que começaram a produzir seus próprios serviços e bens, compartilhando experiências, formando tendências e principalmente, contribuindo para o processo de inovação e do aumento da produtividade. E atrelado a estes, teremos a internet integrada a uma densa malha logística, também compartilhada pelos usuários e com custo zero. (RIFKIN, 2017: 48)

A fim de ratificar, podemos citar, como exemplo, a Alemanha, pois segundo a revista UHU (2020)¹², o custo marginal zero já ocorre com a implementação do sistema de energia solar. É possível ter geradores domésticos de luz solar com custo zero, após pago, o investimento inicial, fora a rede de compartilhamento de compra e venda de energia entre usuários, pois caso o morador passe algum tempo fora ou tenha sobra de energia, ele pode ainda lucrar repassando a outro, gerando eficiência, economia e baixo custo para toda a cadeia.

Essa revolução é possível graças à internet das coisas (*internet of things*), outro conceito novo oriundo da economia de compartilhamento. Para Rifikin (2016), a lógica é:

Se os recursos, bens e serviços são escassos, eles adquirem um valor de troca e podem ser precificados no mercado, mas quando o custo marginal se aproxima de zero, os torna praticamente gratuitos, afetando de forma visceral a dinâmica do capitalismo, fazendo com que este perca seu controle sobre a escassez e sua habilidade de lucrar com a dependência. A escassez é substituída pela abundância, esta, por sua vez, possibilita a aproximação com o custo marginal próximo de zero, que é alcançado por intermédio da internet das coisas. (RIFKIN, 2016: 27)

¹²<http://www.ihu.unisinos.br/185-noticias/noticias-2016/559931-o-futuro-do-capitalismo-uma-sociedade-com-custo-marginal-zero>

Por meio da internet das coisas é possível conectar qualquer pessoa, produto, aparelho, ferramenta, recursos naturais, linhas de produção, hábitos de consumo pelo mundo numa rede global integrada. Ou seja, podemos conectar todos os aspectos da vida social e econômica, sem ela a ideia atual de compartilhamento de bens não é possível, por esse motivo a internet das coisas é a dona de toda atenção hoje. Segundo Ashton¹³ (2014):

Se baseia na ideia de que estamos presenciando o momento em que duas redes distintas – a rede de comunicações humana (exemplificada na internet) e o mundo real das coisas – precisam se encontrar. Um ponto de encontro onde não mais apenas “usaremos um computador”, mas onde o “computador se use” independentemente, de modo a tornar a vida mais eficiente. Os objetos – as “coisas” – estarão conectados entre si e em rede, de modo inteligente, e passarão a “sentir” o mundo ao redor e a interagir (ASHTON,2014: 21).

Portanto, o compartilhamento de bens tem modificado a economia de tamanha forma que mercados antes desestimulados estão voltando a ter desejo de crescimento, a chegada da internet das coisas integrada a 3^o Revolução Industrial deveria, cada vez mais, possibilitar que empresas sociais derrubassem a hegemonia das grandes organizações integradas na vertical, mas, na prática, não é isso que ocorre, as organizações se apoderam do conceito de compartilhamento para ficar ainda maior e mais forte e reproduzem seu próprio sistema baseado no lucro.

1.2. OS REFLEXOS DA TECNOLOGIA NAS RELAÇÕES SOCIAIS DE TRABALHO

A informatização está presente em praticamente todas as atividades econômicas da atualidade, a indústria informacional possibilitou ao mercado de

¹³ Kevin Ashton, pesquisador britânico do Massachusetts Institute of Technology (MIT), é considerado o primeiro especialista a usar o termo “Internet das Coisas (IoT, na sigla em inglês), em 1999. Desde então, o novo mundo em que os objetos estarão conectados e passarão a realizar tarefas sem a interferência humana, começa aos poucos a parecer menos ficção científica, e mais algo do cotidiano.

trabalho e aos trabalhadores um elenco de novos tipos de trabalho e novos tipos de empresas, assim como novas categorias profissionais.

Nesse íterim, a organização do trabalho tornou-se bastante flexível em todas as esferas, principalmente no que tange as modalidades de contratação e de relações salariais. Para Lima (2018):

O trabalho é organizado nas várias modalidades de empresas, de diferentes portes, natureza e configurações e desafia os estudos sociológicos, pois se inaugura uma economia que se organiza e se potencializa fortemente por meio de softwares¹⁴ e aplicativos. Daí decorrem transformações com enormes desdobramentos sociais, culturais e políticos. (LIMA, 2018: 14)

Segundo Nascimento (2016), “a cultura, as relações sociais e as instituições se alteraram profundamente, na medida em que novas formas de comunicação dependentes das tecnologias digitais adquiriram um uso generalizado e impactaram o modo como fazemos ciência, reverberando, também, na disciplina da sociologia”. É necessário mencionar que essa pesquisa não pretende defender o determinismo tecnológico¹⁵, mas vale em tempo dizer que as tecnologias crescem numa dinâmica de transformações capitalistas e que está difícil regular as condições sociais desses trabalhos.

À guisa de ilustração, pode-se dizer que o Brasil, historicamente, sempre possuiu grande número de contratação de trabalho flexível e agora, com a Reforma

¹⁴ Segundo os especialistas em tecnologia da informação, um *software* se distingue de um aplicativo. Enquanto o *software* exige uma máquina complexa (computador, por exemplo), fazendo-a operar, sendo, portanto, sistemas operacionais mais robustos, um aplicativo pode ser desenvolvido e disponibilizado em lojas de aplicativos como *Play Store*, *Android Play*, *Microsoft Marketplace*, dentro de um *software* instalado com finalidades específicas, compras de determinados produtos, informação, música etc. Como exemplo, citamos o celular (máquina) que tem um *software* (programa) instalado, que é o que o faz funcionar e que, por sua vez, permite receber aplicativos de diversas ordens.

¹⁵ Determinismo tecnológico é uma teoria reducionista que pressupõe que a tecnologia de uma sociedade impulsiona o desenvolvimento de sua estrutura social e valores culturais. Deterministas são filósofos e pensadores, que seguem a doutrina segundo a qual todos os acontecimentos do universo obedecem a leis naturais de tipo causal, ou seja, a natureza, a sociedade e a história se subordinam a leis e causas necessárias. No caso do determinismo tecnológico, a tecnologia e seus avanços, seriam os únicos responsáveis por causar mudanças em nossa sociedade. As concepções deterministas podem ser rastreadas no atomismo grego do século V a.C., mas no sentido moderno só se estabeleceram no século XIX.

Trabalhista de 2017, a flexibilização foi aumentada mais ainda num emaranhado de possibilidades que a legislação permite.

A Quarta Revolução traz consigo novas atividades e novas categorias profissionais, sim, mas agrava mais ainda um problema social antigo, que é a discrepância entre “um grupo pequeno de trabalhadores altamente qualificados, com contratos estáveis e bons salários (desenvolvedores, analistas, *designers*), os chamados *trabalhadores do conhecimento*, seguidos por uma maioria desqualificada, uma força de trabalho de baixo custo, o proletariado do *hardware* (*calls centers* e os *montadores de equipamentos*), abundante e disponível para um mercado cada vez mais preocupado com a redução de custos”(DIEESE, 2003, p. 31). E para piorar, com a globalização, a precarização tomou conta de todas as áreas, ou seja, tanto de pessoas qualificadas como desqualificadas profissionalmente, já que a terceirização, em nível digital, tem aumentado o número de todos os trabalhadores com contratos verbais, sem formalização alguma, desterritorializados, desvinculados de direitos sociais e de qualquer proteção no trabalho (PAULANI¹⁶, 2016). Apesar da distância entre os diferentes níveis de conhecimento exigidos nos novos empregos, alguns elementos relativos à jornada de trabalho, padronização de trabalho, contratos e condições de trabalho nos possibilita aproximar os setores que funcionam dentro de plataformas da economia compartilhada.

Assim, todos os tipos de empresas virtuais surgem a partir do desenvolvimento de aplicativos, pondo em contato os requerentes de serviços como, por exemplo, “caronas”, carros de transporte, aluguéis de casa etc, permitindo o ganho de dinheiro. A empresa virtual disponibiliza o *app* mediante uma taxa e, então, coloca o prestador de serviço em contato direto com o contratante.

A partir dessa relação é que surge a uberização, em que “o trabalhador é um empreendedor de si, vinculado e subordinado a um *app* que liga prestadores de serviço a consumidores, intermediados por uma empresa que fica com uma porcentagem do apurado” (RIFIKIN, 2017: 76).

¹⁶ <https://www.redebrasilatual.com.br/economia/2018/05/enquanto-houver-capitalismo-havera-crise-e-marx-continuara-atual/>

O termo é atualmente utilizado para nomear essa relação de trabalho flexível, que camufla a relação trabalhista de motoristas, o proprietário do carro, e o cliente, passageiro. O vocábulo foi originado a partir da empresa Uber, criada em 2010, que se autodenomina como tecnologia e não transporte, tema que será tratado mais adiante.

Para Castro (2019), o uso dessa tecnologia é de extremo malefício, tanto para sociedade, já que rompe com conquistas sociais adquiridas à base de muita luta como à saúde do trabalhador, afirma que:

A irrupção tanto no ambiente de trabalho quanto na vida pessoal é outra característica do capitalismo de plataforma. Está cada vez mais difícil identificar a fronteira entre a vida profissional e vida privada. Assim, a intensificação do trabalho e a conexão excessiva com dispositivos ligados ao trabalho são susceptíveis de prejudicar o equilíbrio na vida e até prejudicar a saúde dos trabalhadores. (CASTRO, 2019: 58)

A fim de melhor ilustrar esse modelo de organização, ninguém melhor que o Lak Ananth CEO da next47, empresa semelhante a Amazon, ele afirma que:

Trata-se de uma mudança de paradigma na forma de abordar a inovação. Grandes e pequenas empresas podem trabalhar juntas e discutir o impacto que ainda terão com as tecnologias. Antes da internet, seria muito difícil encontrar alguém, sentar com ele por dez minutos, fazê-lo trabalhar para você. Mas com a tecnologia, você pode realmente encontrar essa pessoa, pagar-lhe uma pequena quantidade de dinheiro.¹⁷

A invisibilidade do trabalhador é outro fator que merece destaque nesse processo de precarização do trabalho, pois as transações são feitas virtualmente, o que contribui para uma desumanização do trabalho, ademais, essas atividades, muitas vezes, não são consideradas profissões reconhecidas, mas tão somente bicos, caronas etc.

¹⁷<https://epocanegocios.globo.com/colunas/Tecneira/noticia/2017/07/ainda-estamos-na-internet-das-coisas-de-onde-inteligencia-artificial-chegara>.

A tabela abaixo apresenta as diferenças entre um emprego tradicional e um remoto:

Quadro 1 – Diferenças no modelo de trabalho tradicional e via plataforma digital

	Modalidade de trabalho	
	Tradicional	Via plataforma <i>online</i>
Treinamento	Específicos para as necessidades da empresa/empregador.	Nenhum.
Estrutura das atividades	Definidos precisamente através de ordens diretas.	Tarefas micro definidas pelo requerente do serviço através da plataforma.
Localização do Trabalho	Sede do empregador.	Variável. Normalmente online.
Vínculo	Contrato de trabalho com o empregador/integração no organismo empresarial.	Nenhum. Atividade autogerida.
Duração do vínculo de trabalho	Meses/anos/ o tempo de vida do empregado (estabilidade)/ vinculação prolongada.	Horas, minutos ou segundos. No máximo dias.
Tomada de decisões	Hierárquicas/ Supervisão/ Avaliação.	Gerenciamento automático/ Avaliação. Ex Postagem automática, conforme opinião do requerente.
Relações de autoridade	De cima para baixo/ Comando e controle.	Gerenciamento automático.
Segurança	Do emprego/ Estabilidade/ Princípio da continuidade.	Pouca ou Nenhuma.

Remuneração	Ligada à longevidade da relação/ Pagamento por tempo de trabalho.	Definida por tarefa/ <i>pay-as-you-go</i> .
Jornada	Jornada fixada <i>ex ante</i> pelas condições de trabalho e pelo empregador (fixa, variável ou isento de controle).	Agenda flexível definida pelo trabalhador para cumprimento da tarefa no prazo estipulado.

Fonte: dados do próprio autor

As diferenças entre esses dois modelos constatarem que os paradigmas das relações de trabalho mudaram, assim, como as partes se relacionam. No artigo “*Making sense of the UK Collaborative Economy*”, de 2014, Kathleen Stokes aponta bem essas diferenças:

Uma nova forma de pensar sobre os negócios, troca, valor e comunidade. Enquanto suas definições sejam variadas e os parâmetros continuam a evoluir, as atividades e os modelos com a Economia Colaborativa permitem acesso em vez da propriedade, encorajam redes descentralizadas sobre instituições centralizadas e desaprisionam a riqueza (com ou sem envolvimento de dinheiro). Elas fazem uso de ativos ociosos e criam novos mercados. Fazendo, isso muitos também desafiam as formas tradicionais de fazer negócios, regras e legislação (STOKES et al., 2014: 78).

Para Abramoray (2014) a novidade tecnológica entusiasmou multidões e ainda o faz:

A grande novidade do século XXI é que essa revolução virtual já atinge a energia e o mundo material. Passou dos bits aos átomos. E aqui reside o extraordinário potencial transformador da internet das coisas.

Ela é um tripé, formado pela unidade entre a internet das comunicações, a internet da energia e a internet da logística” (...) “Rifkin chega a dizer que a produção de massas dará lugar à produção pelas massas, numa espécie de recuperação dos ideais ghandianos de autoprodução e independência, mas

sob condições técnicas que permitem competir com o que, até aqui, só era possível em virtude da grande indústria e da gigantesca concentração de poder que lhe é correlativa. (ABRAMORAY, 2014: 27)

1.3. IMPACTOS SOCIAIS DA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO

Há uma literatura especializada em administração e empreendedorismo, por parte de alguns autores, uma certa abordagem romantizada acerca do trabalho em plataforma online. Teorias salvando o meio ambiente com soluções surgidas naturalmente e de forma sustentável ou mesmo soluções milagrosas para resolver o desemprego de mais de 12 milhões de brasileiros (IBGE, 2018) da mesma forma que atendem as necessidades dos consumidores. Nem de longe essas plataformas têm esses objetivos, na verdade, o que existem são estratégias de grandes empresas que expandem ainda mais o capitalismo, criando e propagando múltiplas formas de lucrar. A lógica desse novo sistema capitalista é simples, segundo Fontes (2017):

Os Estados capitalistas realizaram um duplo movimento: reduziram sua intervenção na reprodução da força de trabalho empregada, ampliando a contenção da massa crescente de trabalhadores desempregados, preparando-os para a subordinação direta ao capital. Isso envolve assumir, de maneira mais incisiva, processos educativos elaborados pelo patronato, como o empreendedorismo e, sobretudo, apoiar resolutamente o empresariado no disciplinamento de uma força de trabalho para a qual o desemprego tornou-se condição normal (Fontes, 2017: 80)

Nesse sentido, esses empregos, via “startups”¹⁸, recebem o nome de “economia colaborativa” para atrair os trabalhadores, mas, na verdade, essa “colaboração” e o empreendedorismo que é promovido por elas podem esconder formas de sujeição dos trabalhadores em vários sentidos” (Fontes, 2017). Ainda segundo Fontes (2017), esses tipos de trabalho:

¹⁸ O Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas [SEBRAE] (2016) define um startup como “um grupo de pessoas à procura de um modelo de negócios repetível e escalável, trabalhando em condições de extrema incerteza”.

Não acabam com o trabalho, mas aceleram a transformação da relação empregatícia (com direitos) em trabalho isolado e diretamente subordinado ao capital, sem mediação contratual e desprovido de direitos. Isso porque, em muitos casos, as atividades exercidas nas plataformas não têm vínculo empregatício. De certo, o número de empresas com trabalho em plataforma online ainda vai crescer muito no país, pois estas formas de trabalho são amplamente difundidas em regiões onde o desemprego é grande. E são justamente esses locais que o capital busca explorar (Fontes, 2017: 35).

Nesse ínterim, na atualidade, o conceito tradicional de trabalho vem sofrendo uma grande transição para a informalidade, visto que os níveis de desemprego são altos e urge a necessidade de o trabalhador realizar cada vez mais tarefas simultaneamente. A atual legislação permite que o trabalhador leve com ele o trabalho para casa, graças a ajuda da tecnologia, isso quer dizer que ele pode continuar trabalhando, mesmo depois da jornada regular, via computadores e smartphones. Essa liberação trabalhista de ampliação do trabalho é paga de forma bem cara, à custa de décadas de luta pelo direito de condições dignas de trabalho.

Observa-se então muita dificuldade na regulação de trabalhos da onda tecnológica, visto que as leis, de modo geral, não avançam na mesma velocidade que a tecnologia, as normas jurídicas já nascem desatualizadas, de forma a não proteger juridicamente ninguém.

Apesar do desenvolvimento da tecnologia proporcionar a diminuição de custos, ofertar produtos a preços menores, e até criar tipos de empregos, também proporciona a redução salarial por conta da exigência de realização de maiores jornadas por um número bem menor de trabalhadores, direcionando os empregados a contratos que reduzem e precarizam direitos.

É de suma importância avaliar todos os aspectos da inserção da economia compartilhada nas relações de trabalho, porque não só de pontos negativos é formado esse sistema econômico atual. Existem vantagens como “geração de renda extra e de empregos temporários, sustentabilidade, aumento da interação social, acesso a recursos antes inacessíveis pelos indivíduos, tais como artigos de luxo, assim como a sua atuação em praticamente todas as classes sociais” (GOMES 2014: 08). Devem-se considerar, sim, os benefícios socioeconômicos da economia compartilhada para

trabalhadores que estão desempregados, com restrições financeiras ou são moradores de comunidades carentes, lembrando que, principalmente nas grandes metrópoles, esses cidadãos sofrem muito preconceito.

Entretanto, esse labor colaborativo ainda é um paradigma não explorado. Há muitos aspectos negativos que precisam ser investigados e regulamentados, pois, numa leitura menos superficial, quando refletimos sobre as atividades econômicas de empresas como Apple ou a Google, o que vemos são empresas de tecnologia atuando em plataformas, permeando vários setores: a indústria, os serviços, os transportes, as telecomunicações etc. A plataforma, na verdade, é mais que uma empresa de tecnologia, é um mecanismo que opera em qualquer setor, sendo capaz de modificar o sistema, exemplo disso é o mercado de táxi que modificou seu funcionamento a partir do surgimento da Uber.

Sundararajan (2014) afirma que:

Teremos que inventar novas teorias econômicas para capturar o impacto da economia compartilhada embasados nos aspectos, principalmente negativos e observa-se, também, a grande necessidade de criação de novas políticas públicas. (Sundararajan, 2014: 58)

Por outro lado, a tecnologia digital está de tamanha forma incorporada nas finanças que na ausência dela, os resultados seriam catastróficos para o sistema financeiro. Hoje ela é o cerne da infraestrutura do capitalismo. Então, a solução para a precarização do trabalho, não é fim dessa relação, mas sim, regular de forma que a relação trabalhista seja justa. De acordo com Standing:

O surgimento de um mercado global e o advento do neoliberalismo teria produzido uma retração do proletariado tal como ele se apresentava nos países centrais, principalmente nos anos de vigência do pacto fordistakeynesiano do Estado de Bem-estar, isto é, assalariado, sindicalizado, com segurança do trabalho, direitos trabalhistas, etc. Essa retração produziria uma nova classe social que ele chama de “preariado”. Esse setor da população receberia a alcunha de classe justamente porque seria mais do que uma condição social, isto é, essa nomenclatura tem a ver com as transformações sofridas pelo mundo do trabalho. O precariado

destaca-se pela ausência de segurança no trabalho, pela informalização, pela instabilidade e fragilidade do trabalho, pelos regimes de tempo parcial, pelo falso auto-emprego, pelo trabalho flexível, entre outras características. (STANDING, 2011: 75)

Assim, essas plataformas de serviços usáveis em smartphones têm hoje todo tipo de prestação de serviço. Ofertam casa para estada, transporte, serviços domésticos, cuidadores, estacionamentos, permitindo a interações de pessoas a todo instante. É notório que a economia colaborativa trouxe, do ponto de vista do público consumidor, mecanismos facilitadores da vida cotidiana. No entanto, do ponto de vista das relações de trabalho, há aspectos negativos, objeto desta dissertação, que vem contribuído ainda mais para a precarização do trabalho e desigualdade social do trabalhador.

1.4. A EMPRESA UBER

1.4.1. O surgimento

A Uber é uma empresa norte-americana que surgiu em 2009 em meio a um panorama precário e cheio de falhas no mercado de táxis. Uma empresa de tecnologia disruptiva¹⁹ de rede, ou seja, aluguel de motoristas particulares, inicialmente conhecida como “carona remunerada”, assemelhando ao serviço de táxi, sendo que o contato entre passageiro e motorista ocorre por meio de uma plataforma digital. Vale ressaltar que atualmente a justiça brasileira possui infinitos processos contra a Uber, no que tange o conceito de carona/parceiro vs vínculo empregatício. Esse assunto será analisado mais adiante.

¹⁹ **Tecnologia disruptiva** ou **inovação disruptiva** é um termo que descreve a inovação tecnológica, produto, ou serviço, com características "disruptivas", que provocam uma ruptura com os padrões, modelos ou tecnologias já estabelecidas no mercado. O termo é uma tradução literal do conceito inglês «disrupt» e significa "interromper", "deruir" ou "desmoronar" ou "aquilo que interrompe o curso normal", cria uma descontinuidade (estudiosos da língua portuguesa sugerem que sua tradução mais adequada seria "tecnologia disruptiva". O termo se popularizou entre os jovens empreendedores do Vale do Silício e foi apropriado pelas estratégias de marketing e publicidade. Atualmente é usado para promover produtos ou serviços considerados inovadores nos mais variados sentidos.

O passageiro de plataforma pode acionar o motorista pelo *smartphone*, por exemplo, baixando o *app*, cadastrando seus dados e, ainda, pode efetuar o pagamento *online*. Diferente do serviço tradicional de transporte – táxi – a Uber, para o passageiro, é economicamente mais vantajosa.

Segundo o próprio site oficial da Uber, a ideia surgiu durante uma conferência LeWeb, na França. Os idealizadores, Garrett Camp e Travis Kalanick, tentando ir embora após o evento, encontraram dificuldade para conseguir um táxi ou outro meio de transporte para voltar ao hotel. Dessa forma, “pensaram que seria incrível poder, a um toque no celular, contratar o serviço de um motorista particular” (UBER). Com o intuito de facilitar e inovar a locomoção das pessoas pela cidade surgiu o primeiro produto Uber: o Uber Black.

No Brasil, a Uber oferece cinco tipos de produtos/serviços desenvolvidos para satisfazer diferentes tipos de usuários dentro do próprio aplicativo. São eles: *Uber X* que são oferecidos carros mais compactos com ar-condicionado e quatro portas, que comportem ao menos cinco passageiros; *Uber SELECT* que oferece carros mais confortáveis e novos a partir de 2012 ou 2014, como ano de fabricação, a depender da cidade; *Uber BLACK* que disponibiliza a solicitação de veículos do tipo sedã ou SUV na cor preta com bancos de couro e ar-condicionado; *Uber POOL* que está disponível somente nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, possibilita que os usuários que estejam em trajetos parecidos dividam a viagem, o que torna o valor da viagem ainda mais barato que no Uber X; e o *Uber Eats*, serviço que oferece aos usuários a possibilidade de entrega de refeições realizadas em restaurantes e lanchonetes. Um número surpreendente é que no ano de 2019 a Uber encontra-se presente em mais de 100 cidades no Brasil. Em outras cidades pelo resto do mundo, a Uber oferta alguns outros serviços, como o *Uber LUX*, que são veículos de marcas de luxo; *Uber POP*, que são carros compactos com menos exigências que o Uber X, tornando a viagem ainda mais barata; o *Uber RUSH*, que disponibiliza pessoas para fazer a entrega de encomendas. (UBER, 2019).

A Uber Technologies Inc. foi fundada oficialmente em junho de 2010, na cidade de São Francisco, e hoje está em mais de 700 cidades, em 63 países. Começou como uma simples *startup* e rapidamente tornou-se uma multinacional. Como exemplo disso, podemos citar a cidade de São Paulo que possui um número muito maior de

ubers do que taxistas. (UBER, 2019). Atualmente, segundo a revista digital Uber Newsroom (2019), só no Brasil “já foram 2,6 bilhões de viagens realizadas e 17 bilhões de quilômetros rodados. Com essa distância daria para ir e voltar de Plutão duas vezes”. Há ainda publicado no próprio site números e curiosidades sobre os cinco anos da Uber no Brasil:

1. *22 milhões de usuários ativos na plataforma;*
2. *Mais de 600 mil motoristas parceiros;*
3. *O usuário mais frequente, nesses cinco anos, já fez mais de 5 mil viagens, o que dá mais ou menos 3 viagens de Uber por dia, em todos os dias da semana.*
4. *O motorista parceiro que mais dirigiu já fez mais de 25 mil viagens pela plataforma;*
5. *No Brasil, já foram realizadas 2,6 bilhões de viagens. A empresa comemorou o marco de um bilhão de viagens em fevereiro de 2018;*
6. *17 bilhões de km já foram percorridos de Uber desde 2014 no País;*
7. *Cidadãos de 129 países usaram Uber no Brasil. Os mais frequentes são: Estados Unidos, Argentina, Chile, Inglaterra e França, nessa ordem;*
8. *O usuário que andou de Uber em mais cidades do país realizou viagens em 64 cidades brasileiras diferentes;*
9. *Usuários já pagaram mais de 35 milhões de reais em valores extras aos motoristas parceiros, como forma de reconhecer um bom serviço; (UBER,2019)*

A história da Uber no Brasil começou em 2014, no Rio de Janeiro, concomitante com a Copa do Mundo de Futebol. O grandioso evento, de fato, impulsionou a Uber, pois os turistas já conheciam o serviço, o que facilitou sua expansão. É claro que um turista estrangeiro iria optar por um serviço que lhe era familiar a um táxi brasileiro. Depois do Rio, São Paulo, Brasília, Belo Horizonte e, assim, sucessivamente as cidades brasileiras foram aderindo ao serviço.

Em suma, a empresa Uber é uma transportadora de passageiros, em vias urbanas, operando via plataforma digital, interligando diretamente motoristas “parceiros” e passageiros. O valor da corrida é cobrado de acordo com o serviço escolhido e a forma de pagamento é opcional, ou seja, pode ser paga em dinheiro ou cartão de crédito/débito, previamente, cadastrado na plataforma. Existem ainda os cupons de desconto que são promoções oferecidas pela empresa. No entanto, segundo o site da própria Uber, ela não é uma empresa de transporte e sim de

tecnologia. Essa assertiva é responsável por grande parte dos processos judiciais sofridos pela empresa, pois significa afirmar que, segundo a Uber, ela “conecta motoristas ‘parceiros’ a usuários que desejam se movimentar pela cidade e que não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro, oferecendo apenas a plataforma de tecnologia” (UBER, 2019).

1.4.2. A Plataforma

A Plataforma Uber funciona de maneiras diferentes para motoristas e passageiros. O motorista “parceiro” deve ser devidamente habilitado pelo órgão responsável e sua carteira nacional de habilitação deve constar a observação de que exerce atividade remunerada (EAR); ter idade mínima de 21 anos; apresentar a Certidão de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) e o comprovante do DPVAT do exercício corrente.

Terminada essa fase, o interessado deve se cadastrar na plataforma, onde passará por uma checagem das informações dadas e de segurança, a fim de se verificar se consta algum registro no seu atestado de antecedentes criminais; outro item importante é o carro, que deve ter quatro rodas e ar-condicionado, não sendo também fabricado antes de 2008. O veículo pode estar em nome de outra pessoa. Após essas verificações e analisados os documentos entregues, se aprovado, o motorista poderá acessar a plataforma e começar a trabalhar.

A manutenção do carro é de responsabilidade do motorista assim como qualquer dano que o carro venha sofrer. Como já mencionado, a empresa Uber não possui nenhum carro e nem se considera empregadora de ninguém, abstendo-se de toda e qualquer responsabilidade trabalhista. Não há exigência de vistoria veicular ou qualquer medida de segurança ou seguro que garanta a integridade do contratante do serviço. No mais, há tão somente o compartilhamento de um manual de recomendações para ser lido pelos “parceiros” objetivando melhorar o atendimento aos clientes.

Conseguido o acesso à plataforma e já realizado o download do aplicativo, o motorista deverá se *logar* ao sistema com as credenciais recebidas pela Uber em seu

perfil exclusivo e já pode aceitar as solicitações de viagem. Não há como saber qual o destino do passageiro até que se inicie a corrida. Isso tem sido motivo de grande insatisfação dos trabalhadores, pois aumenta muito o risco, principalmente no Rio de Janeiro. Essa questão, pouco a pouco, vem sendo resolvida, pois depois de vários requerimentos dos motoristas, a Uber está implementando o acesso ao destino do cliente. Vale lembrar que se o motorista rejeitar corridas seguidas recebe advertência da Uber.

Ainda sobre os motoristas “parceiros”, a Uber não delimita o tempo diário, semanal ou mensal que podem estar online na plataforma. Isso significa dizer que o motorista pode, por exemplo, trabalhar 20h sem descansar, colocando em risco a si mesmo e a do passageiro. Neste sentido, o que há é um termo de compromisso para os motoristas “parceiros”.

Enfim, os custos do negócio incidem sobre o novo “empreendedor”, sendo ser este o responsável pelos gastos da “documentação do carro, de toda a manutenção e do combustível utilizado nas viagens, além da porcentagem que a Uber retém”.

Já o cliente, por sua vez, depois de fazer o download do aplicativo deve se cadastrar na plataforma informando nome e sobrenome, número de telefone e *e-mail* para contato, e por fim, o cadastro opcional de cartões de crédito/débito como forma de pagamento. A partir daí o cliente pode começar a usar os serviços de transportes, podendo fazer até duas paradas de no máximo três minutos durante a corrida sem custo adicional, e, a partir daí, são dadas as estimativas dos valores e as opções de serviços disponíveis. (UBER, 2019)

Escolhida a modalidade que se quer viajar e estipulado o valor da corrida calculada pela geolocalização e tempo estimado, a plataforma localizará o motorista mais próximo para atender ao cliente.

É permitido ao cliente optar por uma rota de sua preferência, mas caso o novo caminho seja diferente da rota traçada pelo aplicativo o valor será recalculado. Ao final da viagem, o passageiro receberá mensagem de avaliação do serviço prestado, podendo dar uma nota de 1 a 5 estrelas. O motorista também avaliará seu cliente. Aqueles motoristas que permanecerem abaixo da média em relação aos motoristas de sua cidade poderão ser excluídos da plataforma. Teoricamente, a mesma regra vale para os passageiros. No entanto, há relatos de que existem passageiros com

notas muito baixas e ainda tem livre acesso na plataforma. Portanto, pode-se concluir que este é um regramento que objetiva tão somente verificar se o motorista descumpriu alguma regra pré-estabelecida pela empresa, sem direito à defesa e levando em consideração apenas a opinião do cliente sem nenhuma verificação dos fatos, sem possibilidade de trabalhar e sem direito ao seguro desemprego. O site *Machine. Global*²⁰ descreve alguns dos principais motivos de desativação de motoristas:

Armas de Fogo

Nunca levar armas de fogo na Uber, a empresa proíbe estritamente a presença delas nos carros.

Câmera Interna

Alguns motoristas, por questão de segurança, instalam câmeras dentro de seus carros, neste caso a Uber alega permitir as câmeras. Mas evite fazer filmagens sem autorização dos passageiros.

Comercializar Viagens

A Uber proíbe que se comercialize viagens da sua conta pessoal para terceiros, por meio de créditos, por exemplo.

Compartilhar seu Cadastro

Todos os cadastros da Uber são individualizados. Jamais compartilhe o seu cadastro com ninguém.

Crimes

A plataforma tem uma política de tolerância zero com denúncias de assédio e discriminação, seja bastante respeitoso com seus passageiros.

Estar com Outras Pessoas no Veículo

É estritamente proibido ter um terceiro no veículo que não seja o motorista e os passageiros. Caso te notifiquem, você poderá ser excluído da plataforma.

Ficar Online Sem Disponibilidade Imediata

Segurança deve sempre vir em primeiro lugar, caso ache que o local é de alto risco, explique ao passageiro por telefone sua situação. Por isso busque controlar os seus cancelamentos e nunca ande com a plataforma ligada caso não esteja apto para receber corridas.

Média de Avaliação

Essa talvez seja um dos principais motivos de expulsão dos motoristas. Caso a sua esteja abaixo dessa média, a Uber te alerta e passa a fiscalizar suas próximas 25 viagens avaliadas. Elas terão uma nota a parte. Caso continue, o sistema te notifica novamente e avaliará suas próximas 25 viagens. Caso isso persista, o sistema irá te bloquear por 48 horas. Após esse tempo, novamente eles avaliam suas próximas 25 viagens. Persistindo o problema, o motorista será expulso.

Meios Inapropriados/Manipular Viagens ou Conta

Não utilize softwares que altere valor da corrida ou GPS para mostrar uma outra mais longa e que faça você ganhar um a mais.

Perfil falso ou Duplicado/Informações Falsas/Foto Incompatível

Em hipótese alguma falsifique seu perfil ou passe informações falsas ao app. Eles possuem um sistema de verificação que irá checar os dados que você forneceu e caso eles identifiquem uma informação inverídica, você será expulso da plataforma.

Informações dos Usuários

²⁰ <https://machine.global/motorista-veja-o-que-voce-precisa-saber-para-nao-ser-excluido-da-uber/>

A Uber proíbe que o motorista solicite informações particulares do passageiro ou que as compartilhe com outras pessoas.

Veículo Incompatível

Um motorista por utilizar muito o carro, pode acabar tendo um acidente ou simplesmente o carro ter algum problema. Caso isso aconteça, não pegue um outro carro para ficar trabalhando enquanto isso. Você apenas pode correr com o seu carro cadastrado.

Na tentativa de garantir aos motoristas de plataformas digitais a manutenção do emprego, o governo precisa criar meios que evite ou reduza o risco, por exemplo, da exclusão desse trabalhador de ser proibido de trabalhar por conta do sistema da Uber de avaliação do usuário pelo usuário. Nesse sistema a qualidade do trabalho do condutor será medida de acordo com as notas recebidas. O motorista parceiro pode ser bloqueado da plataforma a qualquer momento, mesmo sem saber o porquê.

A Uber, além de ser precursora desse atual negócio na área de transporte, também deu origem a uma nova relação de trabalho/prosução conhecida como “uberização”. Esse termo uberização do trabalho, como já mencionado, está relacionado, de um modo geral, com a organização de produção do trabalho colaborativo que priva o trabalhador dos direitos sociais do trabalho. Mas esse tema será discutido no próximo capítulo.

2. UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

Como já abordado parcialmente no capítulo anterior, a uberização do trabalho é o conceito usado para representar grande parte do trabalho resultante da economia de plataforma. Ou seja, uma espécie de trabalho intermite, em grande parte informal. De acordo com Abílio (2019:25), “a uberização é uma nova forma de organização, gerenciamento e controle do trabalho”, também conhecido de trabalhador *just in time*, disponível e descartável.

Este capítulo tem como objetivo apresentar e problematizar o termo uberização, buscando demonstrar, através de diversos autores que estudam o tema da uberização e a precarização das relações de trabalho, como também os depoimentos de motoristas de Uber que fizeram parte da nossa pesquisa, no sentido de trazer subsídios analíticos em torno da discussão da precarização no mundo do trabalho.

Nesse sentido, assim como o conceito de economia do compartilhamento foi ampliado para muito além do que a literatura acerca do assunto afirma, também a uberização superou seu conceito, tornando-se uma forma de gestão e de organização do trabalho. Para Pochmann (2019)

Uberização é o nome que estamos dando para a emergência de um novo padrão de organização do trabalho. É a representação de um modo de organização que surgiu como substituto ao modelo de trabalho subordinado quebrado pelo desemprego, surgindo uma nova fase de autonomização dos contratos de trabalho. É o trabalhador negociando individualmente com o empregador a sua remuneração, seu tempo de trabalho, arcando com os custos do seu trabalho. (POCHMANN, 2019: 65)

Nessa perspectiva, podemos notar que a dinâmica da produção da sociedade depende da garantia das condições de demanda, onde o Estado possui uma série de obrigações. Dentre elas, o controle de ciclos econômicos, relacionando políticas fiscais e monetárias. Políticas voltadas para as áreas de investimento público, vitais para o crescimento da produção e do consumo, garantindo emprego à população. Isso

sem falar em seguridade social, assistência médica, educação, habitação, além do poder estatal exercido direta ou indiretamente sobre os acordos salariais e os direitos dos trabalhadores na produção.

Nesse ínterim, infere-se que as formas de intervenção estatal nos meios de produção, no Brasil, sempre foram muito variadas em suas diversas fases políticas. Os governos, mesmo com diferentes tendências ideológicas, mantiveram em seu crescimento econômico o controle das relações de trabalho, garantindo aos trabalhadores o bem-estar social através da regulação.

Dessa forma, a uberização pode ser encarada não como uma fase a ser superada, mas sim, como o fim da regulação capitalista resultando no aumento desmedido da precariedade do trabalho. Segundo Abílio (2017), podemos entender a uberização como:

Uma nova forma de exploração do trabalho, pois aqueles que se tornam associados ou parceiros podem desempenhar sua função com a total ausência de garantias básicas ao passo que a subordinação precisa ser mantida. Agora os riscos e custos passam a ser assumidos por esses trabalhadores por conta própria que definirão sua jornada de acordo com suas necessidades e possibilidades, buscando cada vez mais estratégias para lidar com a crescente concorrência, como os motoristas que tentam agradar o máximo possível os consumidores do serviço, obter as melhores avaliações e conseguir destaque nas solicitações de viagens. (ABÍLIO, 2019:44)

Ainda refletindo sobre o termo uberização como forma de organização do trabalho, vale em tempo ressaltar o discurso das empresas da economia de plataforma, com o acréscimo das transformações promovidas pela tecnologia que conecta prestadores de serviços e consumidores, em que esses trabalhadores nem são vistos como tal. São, de acordo com Pochmann (2004), microempreendedores negociando individualmente com o empregador a sua remuneração e tempo de trabalho. Existe hoje um sistema de algoritmos e de reputação e a inexistência de diálogo com o “empregador” que, segundo os próprios motoristas, nem se consideram empregados, mas tão somente parceiros.

À guisa de ilustração e a fim de relacionar o desemprego com o surgimento da uberização, confirmamos com o depoimento de um motorista de Uber, citado abaixo, a precarização e a desumanização desse tipo de trabalho:

Fiquei desempregado e entrei na uber e aí já tinha um tempo que o Uber tava “bombando”. Todo mundo falando que tava dando muito dinheiro e aí um amigo me alugou um carro por um preço mais barato para eu começar a rodar. E aí eu comecei a rodar e tal. No início comecei a ver como é que “tavam” as coisas e comecei a ver que na verdade era tipo tudo uma ilusão. Você trabalha muito para a maior parte do dinheiro ir revertido ao Uber e a outra parte se você não tem carro próprio ele vai pro aluguel. Então acabou que eu me vi tendo que trabalhar pra duas pessoas e a terceira seria eu e não tava sobrando dinheiro pra isso. Então comecei a querer trabalhar mais e mais e freneticamente e alucinadamente a ponto de tipo não parar pra ir em casa, pegar num dia de manhã e rodar até o outro dia de manhã. De ir pro aeroporto pra dormir na fila lá, porque tem um esquema de fila no aplicativo então quanto mais na frente você ta menos você espera, então eu ia pro aeroporto dormia lá no estacionamento do Galeão pra tentar pegar corridas que seriam boas porque a semana não tinha sido produtiva. E aí acaba que começou a meio que me cobrar uma coisa muito assim (...) um cansaço muito grande. Eu tava trabalhando, trabalhando e trabalhando e não via retorno financeiro nenhum. Na verdade, eu pagava o aluguel e sobrava pouquíssimo dinheiro. Então na verdade eu vi que eu tava começando a ficar sem vida para alguém ter dinheiro que não era eu. E não comia direito porque você fica naquela de fazer corrida, mal pára pra ir no banheiro, é uma vez ou outra, beber água, todas essas questões que você ta na rua e começa a tocar a corrida e o aplicativo fica ligado e aí começa a tocar e você fica querendo aceitar as corridas e você passa a não fazer mais nada você simplesmente dirige o dia inteiro, fica estressado e é só isso. (Relato Felipe, motorista da Uber, 2019)²¹

Podemos verificar que a uberização, de fato, surge com o aumento do desemprego. A necessidade de dobrar a jornada de trabalho a ponto de dormir na rua, a necessidade de arcar com todos os custos do trabalho, transferindo a si próprio toda responsabilidade e riscos e ignorar as necessidades fisiológicas do organismo a fim de otimizar o tempo revela a precarização do trabalho.

Esse discurso inovador, que enaltece o empreendedorismo, obtido pelo esforço individual, tem levado, cada vez mais, motoristas a se submeterem a todo tipo de risco que envolve a uberização do trabalho: parcerias em vez de contratos de trabalho, extensas jornadas, ausência de garantias trabalhistas e alto poder de controle são alguns exemplos.

O sociólogo Ulrich Beck (2011) trata da individualização como um novo modo de socialização. Ele analisa o relacionamento entre indivíduo e sociedade que sofre uma espécie de transformação categorial, em vez de uma mudança em termos de consciência e posicionamento pessoal. O autor ressalta como equívoco “a associação

²¹ Entrevista realizada em 24 de agosto de 2019.

desta categoria com a formação de personalidade, singularidade e emancipação”, seria, segundo ele, mais coerente chamar de individualização:

No impulso dos processos individualizatórios, diferenças de classe e vínculos familiares não chegam a ser realmente anulados, passando antes ao plano de fundo, dando lugar ao novo “centro” do projeto biográfico. Ao mesmo tempo, surgem novas dependências. Estas remetem as contradições imanentes ao processo individualizatório. Na modernidade avançada, a individualização se consuma sob as condições liminares de um processo de socialização que progressivamente impossibilita emancipações individuais: é certo que o indivíduo se desonera de estruturas de sustento e vínculos tradicionais, mas recebe em troca as pressões do mercado de trabalho, de uma subsistência baseada no consumo e das padronizações e controles contidos em ambos. Em lugar dos vínculos e formações sociais tradicionais (classes sociais, família nuclear), entram em cena instâncias e instituições secundárias, que imprimem sua marca na trajetória do indivíduo e atuam no sentido contrário do arbítrio individual que se realiza sob a forma de consciência, tornando-o um juguete de modas, circunstâncias, conjunturas e mercados (BECK, 2011:194).

As formas tradicionais de trabalho mudaram para uma forma individualizada e subjetiva. A tecnologia pôde promover, imperceptivelmente, um isolamento, já que toda comunicação e conexão podem ser realizadas pelo celular. Esse processo individualizatório, destacado por Beck, leva a uma vida dupla socioespacial. A guisa de ilustração, Germano Weschenfelder, Formado em Direito na Ufrgs 27 anos, abandonou um estágio 2018 para trabalhar como motorista da *Uber*. Segundo ele:

“Trabalho doze horas por dia, faço R\$ 200,00, com carro próprio. As plataformas precisam reajustar as tarifas, que estão congeladas há 6 anos, ele reivindica. Nosso trabalho é bem árduo, com longas jornadas e recebemos pouco. Mal dá para pagar as contas. Doze horas por dia é muito puxado. As condições de trabalho a gente precisa melhorar no sentido da remuneração dos aplicativos, de as plataformas aumentarem o nosso ganho por corrida, por quilometragem, fico longe da família durante muito tempo”. (Germano Weschenfelder, 27 anos)

A urgência de assegurar a sua sobrevivência e de seus familiares leva o indivíduo a essa subjetivação e individualização de riscos sem protegê-lo, ainda, do sentimento de fracasso e culpa decorrentes da não satisfação das necessidades e desejos almejados como, por exemplo, garantir o pagamento de suas despesas básicas.

Vale lembrar que para os motoristas cadastrados na plataforma Uber pelo mundo afora, realmente, é alternativa de emprego e renda. No Brasil, a plataforma integra aqueles incontáveis trabalhadores excluídos do mercado de trabalho formal por causa do aumento do desemprego.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística²² (IBGE), em uma pesquisa de 2019, 4 milhões de brasileiros ingressaram nessa atividade, a maioria na informalidade e aproximadamente 1,1 milhão cadastrados como microempreendedor individual (MEI).

Já a Pesquisa Nacional de Empregados e Desempregados²³ (Pnad), indicador do IBGE que identifica as características socioeconômicas, no final de 2018, o país tinha uma taxa de desemprego de 12%. Em 2021, esse contingente já superava 14,7%. Isso representa quase 30 milhões de desempregados no país

Esses trabalhadores, simplesmente, subsistem em péssimas condições de trabalho, submetidos em jornadas de trabalho superiores a 12h diárias. Eles adoecem, ganham pouco, não tem segurança, não há perspectiva de crescimento profissional ou qualquer garantia trabalhista em caso de acidente ou doença.

Em entrevista realizada nessa pesquisa, o motorista Diogo Santos Figueredo, 32 anos, ficou três meses internado depois de sofrer sério acidente de trânsito. Em seu depoimento, ele conta que teve uma queda de pressão enquanto dirigia que o fez desmaiar, batendo com o carro. Conta ainda que cumpria diariamente mais de 16 horas de jornada de trabalho, alimentava-se somente de lanches rápidos e, muitas vezes, dormia no próprio carro, não **votando** para casa.

A uberização dá ao indivíduo o ônus dos problemas sociais, coloca em sua responsabilidade resolver a crise social do trabalho. Ela promove a exploração da força de trabalho, que já existia, ainda mais precarizada, através da prestação de serviços mediada pelas plataformas digitais.

²² <https://www.ibge.gov.br/>

²³ <https://www.ibge.gov.br/indicadores#desemprego>

2.1. PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO

É notório que a Empresa Uber surgiu como uma alternativa frente ao desemprego para sanar a ausência de renda. Para alguns, podia se ver a substituição total desses ganhos. Um motorista trabalhando exclusivamente na Uber. Para outros, uma complementação de renda, o trabalhador tem seu emprego e usa sua folga para “rodar” no Uber e completar seu salário insuficiente. Nesse sentido, a Uber vem com uma forma reorganização econômica, gerando novos empregos. Contudo, mesmo sendo uma criadora de incontáveis postos de trabalho, não podemos deixar de refletir sobre as contradições intrínsecas do capitalismo, uma vez que o seu impacto econômico é monstruoso.

A uberização destrói ocupações já existentes; corta custos e elimina empregados de empresas tradicionais, ou seja, ceifa postos de trabalho em diversos setores. Ainda que se mostre isoladamente como geradora de emprego, esse modelo de trabalho ofertado pela Uber é simultaneamente a representação da crise da sociedade no trabalho e seu próprio agravante. Assim, pode-se mencionar o “efeito Uber” em São Paulo. Algumas empresas de grande porte²⁴ que administram estacionamentos já sofrem a queda de demanda por vagas.

Um levantamento da Fipe mostra que os estacionamentos já sentem o efeito dos aplicativos de transporte e que as viagens realizadas apenas pela Uber liberam 78 mil vagas de estacionamento em São Paulo por dia. Isso significa dizer, que os aplicativos de transporte afetam os *valets* (funcionários de estacionamento) diretamente, deixando-os desempregados.

De outro modo, os taxistas também foram os mais afetados com a chegada da Uber. Alguns motoristas migraram para o serviço de plataforma, fazendo dupla jornada. No entanto, segundo o jornal Correio do Estado²⁵, atualmente, o grande número de cancelamento de corridas, a falta de motoristas de aplicativo e o preço

²⁴ Segunda a Revista Época Negócios, a Estapar, que tem o banco BTG Pactual entre seus sócios e fatura R\$ 1,4 bilhão ao ano já testa uma série de novos serviços para ocupar seus espaços.

²⁵ Disponível em correiodoestado.com.br/cidades/problemas-com-a-uber-fazem-aumentar-busca-por-taxis/390033

“dinâmico” obrigam usuários a acionarem táxis para não chegarem atrasados em compromissos, mas o número de trabalhadores no aplicativo ainda é muito grande. Estamos diante de um paradoxo, onde a melhor alternativa para o desemprego é exatamente aquela que o intensifica.

Também vale dizer que, além dos desempregados que buscam um emprego formal, existem aqueles que desistiram de procurar. Esses não aparecem nas estatísticas do IBGE e aceitam as formas mais precárias e insalubres de trabalho. São as configurações sociais do subemprego, cujos riscos, inseguranças e incertezas devem ser tomados individualmente. “Esses motoristas parceiros”, que trabalham em condições degradantes, representam a uberização. Para Santos²⁶ (2017):

A força de trabalho frequentemente expulsa dos mercados não tem outra opção a não ser a submissão a condições nas quais se tornam extremamente vantajosas para empresas que reduzem seus custos ao não contratar trabalhadores. Recrutar um exército de “parceiros”, que dependem do que sobra depois dos custos arcados individualmente pelo seu próprio trabalho, é uma tarefa bem simples mediante a crise da sociedade do trabalho. (SANTOS, 2017: 209)

Nesse sentido, o desemprego que afeta a sociedade, leva-nos a ver que a individualização do trabalho está em ascendência. As grandes corporações acreditam que ter parceiros e colaboradores tornam a empresa mais forte e com um fluxo de caixa muito maior. Trata-se da uberização mediada pela tecnologia de plataformas digitais (ANTUNES, 2018:15)

O site da empresa Uber dá ao cidadão mil razões para acreditar que ela é fundamental e benéfica ao espaço urbano. De acordo com o site, a Uber “dá a possibilidade de obter renda planejando seu próprio horário, sendo seu próprio patrão ou, por outro lado, de usufruir de um meio de transporte seguro, acessível, confiável e que, compartilhado, pode ser uma forma de reduzir o consumismo e os impactos ambientais”²⁷. No entanto, o que se percebe é um mascaramento da precarização do emprego e da dignidade do trabalhador.

²⁷ Disponível em <https://www.uber.com/>

No que diz respeito ao lucro dos motoristas, o discurso da empresa é fundamentado no esforço. Quer dizer, o ganho do trabalhador vai depender de quanto tempo ele dispõe nas viagens. Se um motorista trabalha muito, ganha muito e vice-versa. Isso é ser patrão de si mesmo, de acordo com os ideais da Uber, mas, na verdade, o que temos é uma transferência de obrigações para o trabalhador. Essa é a grande pegada da Uber e de outras companhias da “economia do compartilhamento”.

Algumas características do trabalho por aplicativo denotam a existência de um subemprego, pois se caracteriza pela ausência de aparato legal. São normas inexistentes na CLT ou qualquer outro Código. São eles:

- Sistema de Reputação²⁸

Esse sistema dá aos motoristas com melhores notas a preferência da viagem. De acordo com o sistema de avaliação mútua, “os motoristas que tiverem nota inferior a 4,6 são banidos da plataforma. Usuários também podem ser desconectados se não tiverem uma nota mínima de aprovação. As avaliações mútuas servem de justificativa para os valores enaltecidos pela empresa de respeito, igualdade, integridade e transparência, o que garantiria a qualidade da plataforma.

- A Uber não emprega nenhum motorista

A Uber alega ser uma empresa de tecnologia e não de transporte. Seu objetivo é “oferecer uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários tenham viagens confortáveis e seguras. Enquanto isso busca se reinventar oferecendo os mais diversos serviços de deslocamento para ampliar seus ganhos financeiros, repetindo a ausência de responsabilidade com as obrigações sociais, já que em sua concepção não possui empregados e sim parceiros.

- Rede de Controle e Risco de bloqueio

O excesso de horas trabalhadas e a pressão psicológica ao receber e-mails e mensagens da Uber ao desligar o aplicativo denota claramente que o trabalhador fica mentalmente conectado a todo tempo. A rede de controle é a ameaça iminente ao risco de bloqueio do aplicativo mediante cancelamentos feitos por motoristas e avaliações negativas. (UBER, 2021)

O novo modelo de negócio funciona como uma espécie de modelamento em massa. Um mecanismo tecnológico que causa dependência de rotina no trabalhador para ele estender o tempo de trabalho no limite do corpo. Desse modo, é que a uberização, enquanto forma de gestão das “empresas aplicativos”, coloca-se como estratégia de lucros altos num mercado cada vez mais competitivo.

²⁸ <https://www.uber.com/>

Vivemos, assim, uma contradição na relação de dependência entre empregador e empregado. Os defensores da flexibilização justificam que o trabalho subordinado aprisiona o trabalhador, mas, no entanto, podemos notar que os mecanismos de controle dotados de um contínuo avanço tecnológico, contraditoriamente, é que causam um total aprisionamento do indivíduo que precisa trabalhar cada vez mais para garantir sua renda. Segundo os próprios motoristas, o custo desse trabalho é muito alto, pois há a cobrança de 25% do valor da corrida pela empresa, há o gasto com combustível, seguro do veículo, depreciação, manutenção etc. Estes elementos explicam o motivo dos motoristas rodarem tanto. Segundo a Revista Veja São Paulo²⁹, a cada R\$ 200,00 o motorista lucra somente R\$ 71 reais. Observe o quadro abaixo:

CONTA DIFÍCIL DE FECHAR
Os rendimentos e custos diários de um motorista do Uber (em reais)
FATURAMENTO* – 200
GASTOS – 129
Combustível: 84
Desvalorização do carro: 15
IPVA e seguro**: 7
Óleo e filtro: 7
Revisão e peças: 7
Lavagem semanal: 4
Plano de telefonia***: 4
Smartphone****: 1
LUCRO – 71
*Para dez horas, descontada taxa de 25% do Uber **Para um Renault Sandero Authentique 1.0 2016 ***Plano no Porto Conecta, da TIM, com 5GB de internet 4G ****Smartphone Asus Zenfone 3

Fonte: Revista VejaSP, 2017

²⁹ Disponível em <https://vejasp.abril.com.br/cidades/uber-teste-motorista-um-mes/>

Em contrapartida aos gastos citados, a empresa Uber investe pesado em publicidade, divulgando a facilidade de se tornar microempreendedor, promete uma renda que o motorista nunca irá ganhar, fala sobre a expansão da empresa para novos lugares. Todavia, esse “microempreendedor” deve aceitar 90% das solicitações de viagens para não perder a parceria oferecida pela empresa o que desconstrói a ideia de liberdade e autonomia, tornando o “parceiro” escravo de um sistema digital. Para Marlene Catarina de Oliveira (1989):

As implicações da microeletrônica não se encerram na eliminação do trabalho abstrato. Ela desempenha também um papel fundamental no surgimento de novas e sofisticadas formas de gestão, em grande medida graças à criação das redes de comunicação com funcionamento e controle garantido pelas tecnologias digitais. O acesso a dados disponíveis em redes sociais e ao ambiente da internet permite que companhia tenha maior chance de controlar o comportamento de motoristas. (OLIVEIRA, 1989: 54)

Além desse sistema de controle, a Uber também opera com um sistema de reputação. Isso significa dizer que os passageiros avaliam o motorista após a viagem. Essa nota dada é de suma importância para ele, pois caso tenha uma média de avaliação muito baixa, este pode ser desativado do aplicativo e impedido de trabalhar sem o direito de defesa, já que não existe contrato de trabalho ou qualquer relação trabalhista com a empresa. Segundo o site Olhar digital³⁰:

A nota do motorista é calculada por meio da média das últimas 500 viagens realizadas, e aqueles que obtiverem a pontuação mais alta podem receber valores extras pela qualidade dos trabalhos oferecidos aos clientes. Além disso, eles garantem benefícios especiais da empresa. Em caso de os condutores atingirem notas baixas, eles têm as suas contas desativadas e não conseguem mais trabalhar dentro do aplicativo. Já a nota do usuário é calculada utilizando a média das avaliações dadas pelos motoristas. Caso ela chegue a valores muito baixos, há o risco da pessoa ser expulsa da plataforma. (OLHAR DIGITAL, 2020)

A instituição alega que esse sistema de reputação serve para aumentar a qualidade e a segurança do serviço. E sendo, segundo ela, uma empresa de tecnologia e não de transporte, responsável apenas por conectar motoristas a

³⁰ <https://olhardigital.com.br/2020/04/14/tira-duvidas/como-funciona-o-sistema-de-avaliacoes-do-uber/>

passageiros, está isenta de qualquer vínculo trabalhista, podendo, dessa forma, desabilitar o motorista segundo suas regras. Não existe qualquer segurança social, a qualquer momento esse trabalhador, mesmo investindo em carros ou smartphones, pode ser proibido de gerar sua renda. Então fica a pergunta: Ele não é patrão de si mesmo?

Neste sentido, na uberização todos os riscos de um negócio recaem sobre o trabalhador-parceiro, e a Uber se livra das despesas de manter uma folha de pagamentos, de uma série de direitos trabalhistas, dos custos de manutenção, do tempo ocioso e do tempo de deslocamento, acidentes de trabalho e qualquer obrigação com seguridade social.

Apesar de inúmeros os aspectos negativos, não é difícil entender o crescimento ascendente de adesão à plataforma, pois estamos diante da “biografia do rendimento incerto”, segundo Robert Kurz (2015):

Como o nível do salário real diminui continuamente, a renda do salário oficial não basta mais para bancar um padrão com moradia, carro e seguro-saúde, mesmo nos centros capitalistas. A saída encontrada é buscar relações de emprego suplementares. Ou seja, a busca por outras atividades para complementar a renda tem crescido no sentido em que o salário não é capaz de suprir as necessidades básicas. (KURZ, 2015, p. 43)

É notório que isso só ocorre porque temos um desemprego em aumento, muito mais acentuado agora por conta dessa pandemia do Covid-19. O emprego formal pautado em normas trabalhistas pertence a uma minoria da sociedade e novas formas de flexibilização baseadas no subemprego e na precarização surgem o tempo todo. Não é à toa que grande parte dos motoristas tem a Uber como uma fonte extra de renda frente à insuficiência e a insegurança de suas ocupações principais. Observe a tabela do IBGE (2021) sobre o número de desemprego:



Vale ressaltar que o surgimento da uberização elevou as vantagens econômicas dessas *startups*, contribuindo tanto para o avanço do desemprego como para o aumento no número de pessoas em situação de vulnerabilidade com renda incerta ou salários atrasados em empregos ditos estáveis. Até mesmo em cargos públicos isto tem ocorrido. Esses trabalhadores se veem obrigados a buscar a suplementação de renda dentro de um círculo vicioso.

Um caso que merece destaque foi do primeiro bailarino do Teatro Municipal do Rio de Janeiro, Filipe Moreira, publicado em Notas 1/06/2017, que se tornou motorista da Uber para pagar as contas e manteve as duas ocupações. Segundo o site Agência Brasil³¹ (2016):

Filipe Moreira, 36 anos, é o primeiro-bailarino do Theatro Municipal do Rio de Janeiro, funcionário público há 13 anos. Estava super acostumado com a estabilidade, mas as incertezas geradas pela crise econômica o fizeram buscar uma alternativa para aumentar seus rendimentos. Filipe encontrou a “luz” no aplicativo Uber para sobreviver. Como 208 mil servidores, ele e a esposa, a também bailarina Élide Brum, não receberam o salário de abril e o 13º de 2016, sem crédito, o casal não conseguia pagar aluguel, contas e o básico para sustentar o filho, de 6 anos. Para fazer corridas entre março e abril, Filipe teve que pegar o carro da mãe — o dele foi vendido, quando os pagamentos começaram a ser parcelados, no ano passado. Em maio, ele interrompeu a rotina no Uber para ensaiar para o próximo espetáculo, mas não descarta voltar ao volante se o salário não for normalizado. (Agência Brasil, 2016)

³¹Agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-06/primeiro-bailarino-do-theatro-municipal-do-rio-dirige-uber-para-garantir

Os impactos sociais decorrentes desse paradigma são imensuráveis, uma vez que o profissional é impedido de exercer sua profissão, de fazer aquilo que escolheu para si e é forçado, por força da crise financeira, a trabalhar de motorista de aplicativo. Isso corrói os valores do indivíduo e a complexidade do ser humano. De acordo com Sennett (2009), a transformação dos principais pilares que constituem a formação do caráter, resulta em seu enfraquecimento e degradação:

O termo caráter concentra-se, sobretudo no aspecto em longo prazo de nossa experiência emocional. É expresso pela lealdade e o compromisso mútuo, pela busca de metas em longo prazo, ou pela prática de adiar a satisfação em troca de um fim futuro. Da confusão de sentimentos em que todos estamos em algum momento em particular, procuramos salvar e manter alguns; esses sentimentos sustentáveis servirão a nossos caracteres. Caráter são os traços pessoais a que damos valor em nós mesmos, e pelos quais buscamos que os outros nos valorizem. Como decidimos o que tem valor duradouro em nós numa sociedade impaciente, que se concentra no momento imediato? Como se podem buscar metas de longo prazo numa economia dedicada ao curto prazo? Como se podem manter lealdades e compromissos mútuos em instituições que vivem se desfazendo ou sendo continuamente reprojatadas? Estas as questões sobre o caráter impostas pelo novo capitalismo flexível (Sennett, 2009, p.10).

A velocidade do novo capitalismo flexível é o que mais atinge a personalidade humana, num período curto de tempo, em que as bruscas mudanças econômicas levam a vida emocional ao descontrole. Medos, ansiedades, inquietações e angústias são sentimentos presentes nesses motoristas-parceiros, que transitam diariamente pelas ruas das cidades.

É verdade que o mercado de trabalho nunca garantiu nenhuma certeza, mas é preciso acreditar na jornada profissional, é preciso crer que a carreira trilhada por um indivíduo traga a ele alguma satisfação. Neste sentido, nos dias de hoje, é necessário se reinventar o tempo todo e se adaptar a habilidades que, até então, não existira.

Outro ponto importante a ser discutido na precarização do trabalho é o grande percentual de trabalhadores graduados. Isto significa dizer que possuir um diploma não garante a permanência ou o ingresso na profissão escolhida. Essa necessidade de trabalhar abaixo da qualificação profissional tem se tornado muito comum porque simplesmente falta oportunidade emprego. Ricardo Antunes, (2018) afirma que:

Só se torna uberizado” o trabalhador ou a trabalhadora que perdeu o emprego. Antes de ‘uberizarem-se’, todos os trabalhadores que entrevistei ou eram engenheiros, motoristas de caminhão, metalúrgicos... É impressionante o leque de profissões. Todos, com raras exceções, estão desempregados, ainda que existam alguns que usem o trabalho ‘uberizado’ para complementar a renda. No trabalho ‘uberizado’, a jornada é intensa, podendo chegar a 14 horas diárias. Alguns dos trabalhadores que entrevistei para o meu livro relataram que chegam a ganhar cinco reais por cada refeição entregue a domicílio. Na medida em que o trabalhador ou trabalhadora está na condição de desemprego, qualquer dinheiro que entra é bem-vindo. É aí que o ideário manipulador do empreendedorismo pega. Você é autônomo, trabalha se você quer; se não quiser, não trabalha. Aos poucos, o trabalhador ‘uberizado’ percebe que a falácia do empreendedorismo não se sustenta. Nem mesmo a velocidade da moto, ou da bicicleta, este trabalhador consegue controlar, porque ele precisa correr – e muito. Caso contrário, a mercadoria não será entregue no prazo exigido. Num contexto de crise como o atual, num capitalismo extremamente destrutivo e que dilapida a força de trabalho, esse cenário de um mundo cada vez melhor está cada vez mais distante. A menos que haja uma mudança profunda do modo de vida. (ANTUNES, 2018: 45)

A uberização resgata esses trabalhadores sem vínculo empregatício ou aqueles subutilizados que gostariam de trabalhar mais horas do dia, tornando-os empreendedores de uma ilusão. Dessa forma, a Uber é a opção rápida de uma massa desnordeada. Segundo IBGE, no trimestre de janeiro a março de 2019, o número de pessoas subutilizadas no Brasil chegou a 28,3 milhões. O contingente de pessoas subocupadas por insuficiência de horas trabalhadas foi de aproximadamente 6,8 milhões no trimestre de janeiro a março de 2019. Esses trabalhadores subutilizados estão em disputa com a multidão de desocupados, que é outra categoria estatística do IBGE.

2.2. A UBERIZAÇÃO COMO PILAR DA DESVALORIZAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO

É importante entender que a crise que a sociedade tem enfrentado não se limita a um problema de superacumulação. O avanço tecnológico ganhou uma velocidade difícil de ser alcançada pelo setor produtivo humano, tornando-o, muitas vezes, improdutivo. Essa substituição do trabalho produtivo pelo improdutivo é o pilar da uberização. Diante de um progressivo aumento do desenvolvimento tecnológico, de uma ausência de investimentos em educação e formação profissional qualificada, a falta de um projeto estratégico social, que objetive a superação desse sistema

precarizado e construa uma ordem social em que o ser humano passe a ser o pilar é urgente.

Antes, portanto, é preciso entender que nossa sociedade é fundamentada no valor e as contradições sociais mudam os estágios do desenvolvimento produtivo, surgem novos processos de trabalho, assim, os paradoxos entre lucro e força de trabalho caminham sempre na direção da precarização do trabalho. Isso é perceptível com a chegada da Uber.

Mediante um aumento desmedido de motoristas na Uber, uma vez que o mercado de trabalho está descartando esses profissionais, estes se submetem a condições precárias de trabalho para se ajustar a um mecanismo de superacumulação, já que a Uber é a primeira opção de emprego imediato para alguma renda diária. Para Diógenes (2016):

O trabalho de motoristas mediado por plataformas digitais é um produto da modernidade que anseia pelo máximo desenvolvimento das forças produtivas. Enquanto a revolução da microeletrônica promove tamanha racionalização da força de trabalho, tanto nos setores produtivos quanto nos improdutivo, gerando um excesso de capital variável, ao mesmo tempo integra parte desse excedente no complexo sistema de formas flexíveis, plurais e precárias de emprego. O subemprego surge do rompimento da delimitação entre emprego e desemprego, sendo uma forma de integrar o excedente de força de trabalho numa relação onde os riscos, incertezas e inseguranças são diretamente transferidas ao indivíduo. (DIOGENES, 2016:15)

No passado, durante segunda Revolução Tecnológica, com a inovação dos processos produtivos e o excesso de força de trabalho, surgiram novas configurações espaciais, houve a emigração da Europa para os demais continentes. Atualmente, porém, essa compensação não funciona mais. Para Kurz, (2018):

O potencial de racionalização é agora tão grande que continuamente se torna supérfluo mais trabalho do que aquele que pode ser absorvido adicionalmente na valorização, através do aumento da produção de mercadorias. Apesar do aumento da quantidade de mercadorias, diminui rapidamente a substância de trabalho social "válida" no standard de produtividade da microelectrónica e conseqüentemente a crise assume carácter estrutural. Nas regiões periféricas do mercado mundial, na zona do socialismo de Estado do Leste e da "desenvolvimento atrasado" do Sul, tal situação já conduziu à derrocada social, precisamente porque a microelectrónica não pôde ser aplicada com êxito por falta de força de capital

e por isso a respectiva produção caiu abaixo do standard de produtividade mundial (tornando-se, portanto, "não rentável" e deixando de ter capacidade de concorrência). Esta situação foi interpretada como falhanço próprio das variantes do socialismo de Estado, em vez de como parte de uma crise mundial da terceira revolução industrial, apesar de o mesmo problema há muito se ter feito notar também no Ocidente, como desemprego estrutural de massas; e precisamente por causa da forçosa aplicação da microelectrónica (KURZ, 2018: 55).

Nesse ínterim, quando olhamos para o Brasil, por exemplo, diante da inteligência artificial e da robótica, vemos uma massa trabalhadora desqualificada com uma força produtiva cada vez menor. A ausência de investimentos no aperfeiçoamento da capacidade produtiva faz crescer ainda mais a desvantagem competitiva em relação ao mercado mundial. Esse cenário é ideal para a expansão da uberização e do trabalho precarizado.

A combinação de "indivíduos não rentáveis, excluídos e subutilizados cria uma massa cada vez mais densa frente à economia globalizada incapaz de produzir mais-valor". (Kurz, 2018). Nesse contexto de desemprego associado ao sistema empregatício por meio de novos moldes de subemprego improdutivo, informal e flexível, a uberização se torna ainda mais presente, pois os riscos do trabalho passam a ser encarados individualmente.

Apesar de o presente trabalho tratar dos trabalhadores oriundos da uberização, não podemos deixar de falar sobre aqueles que ainda estão inseridos no mercado formal, que ainda não foram expulsos do mercado de trabalho tradicional, mas também sofrem os impactos econômicos e sociais dos paradigmas da racionalização ocasionada pela inserção da tecnologia, que descentralizou e despadronizou a configuração espacial do trabalho. Ulrich Beck (2011) menciona o processo de bipartição do mercado de trabalho:

A mobilidade espacial experimenta uma espécie de dualidade, em que graças aos meios eletrônicos pode ser tanto intensificada quanto convertida em imobilidade. O crescimento de pessoas trabalhando em regime home office, revela o quão lucrativo podem ser os cortes de custos com instalações e determinados equipamentos nas empresas, o que exemplifica a imobilidade. Assim, a Uber é o prisma da sociedade de risco produzida a partir das transformações da modernidade flexível. (BECK, 2011:67)

A Uber descentraliza o trabalho claramente, uma vez que oferta serviço de mobilidade urbana. Contudo, a tecnologia da informação consente um mecanismo de controle que disciplina o motorista. Ele pode ser acionado em qualquer lugar e a qualquer hora, não há folga ou momento de lazer. A uberização molda um trabalhador que deve ficar disponível, desprendido e bem adequado ao trabalho flexível. A dispersão espacial é uma estratégia para os muitos de desempregados que tem a necessidade de grandes deslocamentos para ter corridas mais lucrativas e assim aumentar a difusão da empresa.

Resumindo a ideia da superacumulação de trabalhadores não produtivos ou simplesmente substituídos, que migram para a empresa Uber, o que temos? Um exército de motoristas numa ampla concorrência com dificuldades cada vez maiores para se conectar a um cliente. E se a Uber tem como um dos seus principais eixos publicitários a redução ou eliminação dos tempos mortos, aqueles em que o trabalhador formal normalmente perde em seu deslocamento ou o tempo que fica ocioso no trabalho, voltamos ao ponto de partida. Pois teremos uma rede de trabalhadores rodando sem clientes, com tempo desperdiçado, sem ganhos por causa da superacumulação de motoristas. Isso representa um fracasso estrutural de ajustes. Harvey (2013) salienta que:

O contrato temporário é a marca da vida pós-moderna. No que se refere aos contratos de trabalho quanto mais flexíveis, melhor, pois assim podem ser rapidamente desfeitos. Contudo, a uberização parece ter levado essa lógica ao extremo, ao romper inclusive a necessidade de um contrato com seus “associados”. Não há como negar o quanto essa flexibilidade e desregulamentação do trabalho caminham no sentido de uma latente redução de direitos trabalhistas, intensificando a precarização. O que temos, além disso, é uma aniquilação do próprio contrato – novamente, a figura do “trabalho intermitente” está às portas. (HARVEY, 2013:19)

Esses motoristas devem se ajustar a um tipo de trabalho que sustenta um discurso de autonomia, parceria e flexibilização enquanto a exploração do trabalho é levada a níveis elevadíssimos (Harvey, 2013). A jornada trabalhada, os deslocamentos, os gastos com combustível e manutenção dos veículos e as estratégias para vencer a ampla concorrência causam impactos emocionais nos

motoristas, que não conseguem desvincular trabalho e casa para garantir a saúde mental.

A uberização não configura uma nova forma de regulação no desenvolvimento de novos modos de trabalho, mas sim representa uma patologia social de exploração da força de trabalho através de caminhos tecnológicos. A fim de acessar mais clientes, muitos motoristas migram para outras plataformas como Cabify e 99 táxi, por exemplo. Em suma, parece-nos que o futuro da uberização é a “eliminação dos próprios indivíduos, pelo menos na oferta do serviço de trabalho, isto é, neste trabalho. O capital parece corroer ainda mais freneticamente seus próprios fundamentos”. (Harvey, 2013)

Por último e não menos importante, a pandemia do Covid-19 (2019) trará um efeito devastador com redução do crescimento econômico e aumento significativo no desemprego. Segundo Antunes (2018):

Aqueles que continuarem no trabalho ‘uberizado’ terão uma jornada ainda mais intensificada, porque uma grande parte deste contingente vai perder o trabalho. Estamos projetando uma situação desesperadora não só no Brasil, mas no mundo todo, especialmente no Sul do mundo, onde os níveis de precarização são ainda mais acentuados do que aqueles existentes no Hemisfério Norte. (ANTUNES, 2018, 17).

2.3. OS EFEITOS DA PANDEMIA DO CORONAVÍRUS NA ECONOMIA COMPARTILHADA

Apesar de não ser objetivo de essa pesquisa refletir sobre as consequências da pandemia na economia, não há como não tratar das profundas cicatrizes deixadas na vida dos motoristas “parceiros” que dependiam exclusivamente das corridas para sobreviver. Além da alta taxa de mortalidade, a pandemia trouxe mais empobrecimento a esses desempregados e informais que utilizavam a Uber como ocupação, lembrando que isso jamais pode ser considerado emprego.

Segundo Antunes (2018), do ponto de vista social, o Brasil, desde sempre, tem inúmeras formas de exploração e ilimitada precarização do trabalho. À guisa de

ilustração, antes da pandemia, mais de 40% da população, segundo dados do IBGE já estavam na informalidade no fim de 2019, com mais de cinco milhões em condições de uberização de trabalho, por meio de aplicativos e plataformas digitais. Tudo isso sem contabilizar a massa desempregada, subutilizada e precarizada em todo tipo de exploração. Esse era o cenário desolador existente antes da pandemia.

A uberização do trabalho pode ser vista como um modo de ser da informalidade digital que deforma as relações sociais, transformando a força de trabalho humana descartável e supérflua. Em tempo, vale citar Marx:

Todos os representantes responsáveis da economia política admitem que a primeira introdução da maquinaria age como uma peste sobre os trabalhadores dos artesanatos e manufaturas tradicionais, com os quais ela inicialmente concorre. (MARX, 1996:46)

Atualizando Marx, num mundo em que a tecnologia da informação comanda as relações capitalistas na sua forma mais destrutiva e ainda é somada à pandemia, o cenário é ainda pior, milhões de trabalhadores desempregados. A pandemia causou uma recessão global monumental. Segundo Harvey:

O COVID-19 exhibe todas as características de uma pandemia de classe, gênero e raça. Embora os esforços de mitigação estejam convenientemente ocultos na retórica de que 'todos estamos juntos nesta guerra', as práticas em particular por parte dos governos nacionais, sugerem motivações mais sombrias. A classe trabalhadora contemporânea enfrenta uma escolha horrível: a contaminação por cuidar dos doentes e manter meios de subsistência ou o desemprego sem benefícios e assistência médica adequada. As forças de trabalho na maior parte do mundo têm sido socializadas durante muito tempo para se comportarem como bons sujeitos neoliberais. É quase certo que os níveis de desemprego subirão para níveis de desemprego comparáveis aos dos anos 1930, na ausência de intervenções estatais massivas que teriam que ir contra a lógica neoliberal. (HARVEY, 2020 :3)

Essa assertiva permite entender o tamanho da tragédia. Isso porque a pandemia tem um caráter discriminatório em relação às classes sociais. Mesmo atingindo num nível global, a dinâmica é muito mais feroz para aqueles que dependem do ganho diário. Para aqueles com alto poder aquisitivo existem instrumentos de defesa: recursos hospitalares, renda disponível, moradia adequada a uma quarentena

mais confortável etc. Enquanto na classe de uberizados, que vive do trabalho, a luta é para ver quem consegue sobreviver.

Neste sentido, estamos diante de uma forte contradição que atinge diretamente a esses trabalhadores da Uber, qual seja, é incontestável a necessidade de quarentena, de isolamento social para se evitar a contaminação e disseminação do coronavírus, já que os motoristas, então sem renda, devem evitar adoecer e ficar à mercê da saúde pública que, como sabido, não atende à população como deveria. Por outro lado, não é possível para eles permanecerem tanto tempo em casa, porque, como dito anteriormente, o ganho é diário, não possuem direitos sociais e dependem do labor para sobrevivência de si mesmo e de suas famílias.

De acordo com Rui Braga, em texto publicado no, blog da Boitempo em 25/07/20 o uberismo³² é :

Um modelo de exploração do trabalho que se serve de tecnologias digitais para espoliar direitos trabalhistas. Trata-se de um regime de acumulação que vem amadurecendo há uma década, mas, que ganhou visibilidade com o sucesso de empresas globais como a Uber. E no momento atual marcado pelos riscos e pelas incertezas trazidas pela pandemia do novo coronavírus, os entregadores e as entregadoras decidiram se rebelar contra o despotismo e a exploração inerentes ao uberismo. De fato, a atual pandemia revelou e agravou um cenário que, mesmo antes da chegada do vírus ao país, já se mostrava sombrio para o mundo do trabalho brasileiro. Esse cenário remete ao processo vertiginoso de desmanche do polo protetivo do trabalho cuja origem remonta ao golpe parlamentar de 2016, seguido pela contrarreforma trabalhista do governo de Michel Temer e que foi coroado pelo neoliberalismo autoritário do governo Bolsonaro. De lá até aqui os interesses capitalistas, em um processo que acompanhava uma dinâmica global reativa à crise iniciada em 2008, conseguiu implantar políticas regressivas na área do trabalho que atingem duramente o sistema de regulação protetiva, tanto em termos trabalhistas quanto previdenciários. Nos dois casos as mudanças serviram para aprofundar a mercantilização do trabalho, deixando a classe trabalhadora descoberta no presente (quando trabalhadores/as estão em atividade, mas desprotegidos de direitos sociais) e no futuro (quando da época do que seria a sua aposentadoria).(BLOG BOITEMPO, 2020)

Dados do IBGE³³ apontam um crescimento exponencial dos trabalhadores de plataformas digitais no momento anterior à pandemia. Esses dados, referente ao primeiro trimestre de 2020, demonstram o aumento do desemprego no início da

³² <https://blogdaboitempo.com.br/2020/07/25/brequedosapps-enfrentando-o-uberismo/>

³³ <https://www.ibge.gov.br/>

pandemia, ou seja, cerca de 12,85 milhões de desempregados, fora os dados invisíveis, aqueles não contabilizados por inúmeros fatores, mas que superam todas as expectativas.

Dessa forma, pode-se afirmar que o desemprego é o flagelo motivador para que tantos experimentem a chamada uberização do trabalho. Sem oportunidades imediatas, profissionais de todos os níveis escolares buscam não só a Uber como também Uber Eats,99, Cabify, Rappi, Ifood etc para sair do desemprego e entrar na uberização, uma nova forma de servidão, tornando essas empresas cada dia mais ricas e poderosas.

Muitos autores afirmam uma tendência visível, antes mesmo da pandemia, de uma diminuição do trabalho vivo, do trabalho manual por tipos digitalmente avançados dentro do mundo da tecnologia da informação e comunicação. De fato, não há possibilidade de acontecer uma extinção dessa modalidade laborativa, mas um aumento significativo nas atividades comandadas por meio de ferramentas automatizadas levará corporações a um desmedido domínio financeiro.

Nesse íterim, pode-se afirmar que o trabalho uberizado foi uma das principais invenções do século. Uma modalidade que usa a força de trabalho quase ilimitadamente. Em Face de algoritmos, inteligência artificial, internet das coisas, indústria 4.0 e tudo mais, estamos presenciando corporações acumularem incalculáveis riquezas, enquanto milhões de trabalhadores exercem trabalhos típicos da era da escravidão e, pior, sem perspectivas de um futuro digital. Para Harvey (2020):

A grande questão é: quanto tempo isso vai durar? Pode demorar mais de um ano e, quanto mais tempo, mais desvalorização, inclusive da força de trabalho. Os níveis de desemprego quase certamente subirão para níveis comparáveis aos da década de 1930 na ausência de intervenções estatais maciças que terão que ir contra o mantra neoliberal. As ramificações imediatas para a economia e para o cotidiano social são múltiplas. Mas eles não são todos ruins. Na medida em que o consumismo contemporâneo estava se tornando excessivo, estava se aproximando do que Marx descreveu como “consumo excessivo e consumo insano, alimentando, por sua vez, o monstruoso e a bizarra queda” de todo o sistema. (BLOG BOITEMPO, 2020)

Portanto, a pandemia global alimentou o setor da informalidade que, respectivamente, alimenta o trabalho uberizado. São, em sua maioria, homens jovens negros descobertos de direitos sociais, submetidos a infinitas jornadas de trabalho, altos índices de acidentes e baixa remuneração.

Assim, como em outros setores, as empresas por aplicativos conseguiram lucrar com a pandemia, dado o crescimento do desemprego e de várias atividades paralisadas, dando a uberização um grande afluxo de membros num ciclo vicioso e cruel de concorrência, riscos, trabalho sem fim, onde somente empresas lucram.

3. A PERCEÇÃO DOS MOTORISTAS PARCEIROS SOBRE A UBER SER UMA ALTERNATIVA AO DESEMPREGO – ESTUDO DE CASO

Um trabalho desumano, solitário e sem perspectivas de melhora é hoje a nova vertente de trabalho precarizado. Os trabalhadores da uberização sofrem os impactos de uma relação de trabalho gerenciado por um algoritmo, o do aplicativo de celular. Embora esse tipo de gerenciamento de trabalhadores “de uma economia sob demanda³⁴”, ou seja, uma necessidade do mercado nesse momento, esteja crescendo, não se pode deixar de lado a vida humana, a importância do trabalho de forma digna. Graça Druck (2006), afirma que:

As formas diferenciadas da reestruturação produtiva do capital e a nova morfologia do trabalho –, estão reunidos os estudos empíricos que comprovam o quadro mais geral da flexibilização e precarização, constatado na reestruturação das empresas da indústria automotiva, calçadista e têxtil, que se difunde para o trabalho nos serviços, especialmente no setor bancário – público e privado – e nos mais recentes processos de violenta taylorização associados à revolução tecnológica de base microeletrônica, através da informatização, cujo exemplo maior está nos trabalhadores de telecomunicações e de telemarketing. (DRUCK, 2006:16)

Os motoristas do Uber são nomeados como trabalhadores autônomos, mas, na verdade, eles apenas decidem quando trabalhar. Eles não têm muitas informações para aceitar ou recusar uma corrida oferecida pela plataforma. Eles sabem onde é o ponto de partida, mas não o destino do cliente, mesmo que o cliente já tenha inserido o lugar para onde vai, o motorista só irá saber quando passageiro entrar no carro, então, onde está autonomia de decidir?

Além disso, quando fazem certas escolhas como cancelar uma corrida, eles são penalizados pelo algoritmo. É comum o motorista do aplicativo enviar uma mensagem ao passageiro perguntando qual o destino, dessa forma, ele pode decidir

³⁴ Termo é usado para descrever os trabalhadores autônomos que são pagos à peça para realizar certas tarefas, como entregas, transporte de pessoas, limpeza ou até tarefas administrativas. Frequentemente, eles são atribuídos e gerenciados por meio de plataformas móveis e da web. <https://portal.apexbrasil.com.br/noticia/ECONOMIA-SOB-DEMANDA-TENDENCIA-DE-CONSUMO>

se vai aceitar corrida. Existe um sistema de recompensas e punições que tem a finalidade de fazer o motorista conquistar o maior número possível de clientes. O aplicativo foi projetado para que eles trabalhem mais horas. Com cada passageiro, os motoristas acumulam pontos ganhar privilégios de acesso ou mesmo gratificações em dinheiro. Pode-se dizer que isso é uma estratégia de marketing que vicia o motorista na busca das gratificações, fazendo-o a trabalhar cada vez mais. Em entrevista, o motorista M7, EM 08/01/2020, ele diz:

Com o Uber, somos como escravos. Assim que um cliente faz uma reclamação, imediatamente nos enviam uma mensagem para nos penalizar. Não somos questionados sobre nossa versão dos fatos. Tenho um amigo que foi suspenso porque um cliente disse que dormia enquanto dirigia. Mas não era verdade. Não temos um chefe com quem conversar. Digamos que estejamos com um cliente que está muito bêbado, não teremos atendimento rápido (M7, 2020)

Os motoristas não podem definir suas próprias tarifas. Sua forma de dirigir é rastreada pelo aplicativo, seja sua localização, velocidade ou formas de fazer suas paradas. Assim, como conceituar o trabalho por aplicativo como emprego autônomo, se não existe nenhuma autonomia por parte do motorista, além da escolha do horário de trabalho e, como já mencionado, ainda existem estratégias da Uber em fazer o motorista trabalhar o tempo todo, voltando para casa apenas para dormir. Segundo Antunes (2019):

O caso mais emblemático é o da Uber, em que trabalhadores e trabalhadoras com automóveis próprios (seus instrumentos de trabalho) arcam com despesas de previdência, manutenção dos carros, alimentação etc., configurando-se como um assalariamento disfarçado de trabalho “autônomo”. E, ao fazê-lo desse modo, as empresas se eximem dos direitos trabalhistas, burlando abertamente a legislação social em diversos países onde atuam. Com o trabalho on-line, que gera uma forte ampliação do tempo disponível para o trabalho, amplia-se ainda mais o que venho denominando escravidão moderna na era digital. Por que, então, essas modalidades de trabalho da era digital deixaram de ser a exceção para se tornar a regra no capitalismo da era digital informacional? Como veremos, esse conjunto de mudanças no universo dos serviços fez com que, em grande parte, estes deixassem de ser improdutivos para o capital e se tornassem geradores de valor e de mais-valor. (ANTUNES, 2019: 22)

É neste contexto, que muitos motoristas parecem começar a olhar essa nova relação de trabalho como algo, de fato, nocivo. Eles estão abandonando a Uber e outras plataformas de trabalho por atividades empregatícias de empregadores reais, que consideram mais humanos e com os quais podem ter direitos trabalhistas. Segundo Rafael Keylon, presidente da Associação dos Motoristas de Aplicativos do Ceará (Amap), em entrevista ao Jornal O Povo³⁵:

Com este cenário, os aplicativos se tornaram pouco atraentes para ambos os lados, há quatro anos não há reajuste nas taxas, o que causou quedas constantes na rentabilidade dos prestadores do serviço. Cerca de 60% dos motoristas desistiram de trabalhar pelas plataformas. Isso aconteceu devido ao aumento dos custos, e também pela redução de demanda provocada pela segunda onda da Covid-19. O reajuste, apesar de insuficiente, é bem-vindo. Antes da mudança, motoristas que rodavam com gasolina recebiam, na prática, cerca de 50% do valor pago pelos aplicativos: o restante era usado com combustível. Com a mudança, e devido à concorrência de uma plataforma, os ganhos subiram para cerca de 65%. (Keylon, motorista)

Diante do exposto, a pesquisa buscou, através de entrevistas e observação do participante compreender como a vida dessa categoria de trabalhador vem sendo **atravessada pela precarização no mundo do trabalho nos dias contemporâneo.**

3.1. O COTIDIANO DO “MOTORISTA-PARCEIRO” DO UBER

Como já exposto, esta pesquisa de dissertação objetivou analisar não só o grau de in-satisfação dos “motoristas parceiros”, assim como compreender as vicissitudes do dia-a-dia de trabalho em uma situação de precarização que esses trabalhadores são submetidos. A pesquisa foi de abordagem qualitativa, além disso, buscou-se dados de entrevistas em jornais, revistas e matérias que abordaram a temática Uber e a classe trabalhadora.

Cabe destacar o caráter descritivo, já que leva em consideração o

³⁵ <https://www.opovo.com.br/noticias/economia/2021/09/11/uber-e-99-reduzem-taxas-devido-a-saida-de-motoristas-das-plataformas.html>

levantamento de opiniões, crenças, atitudes dos motoristas por meio de entrevistas individuais e em profundidade, buscando entender o sentido do trabalho para esses motoristas, o seu entendimento sobre a experiência do desemprego, a clareza que têm em relação a interrelação Uber-motorista e, principalmente, quais os anseios sobre o futuro.

A decisão por uma entrevista por profundidade se deu pela necessidade de isolamento social num mundo pandêmico, além da flexibilidade e inúmeras possibilidades que esse instrumento oferece.

Foram entrevistados 10 motoristas parceiros da Uber. Buscou-se analisar o processo desde a chegada e as perspectivas nesta atividade, a trajetória, os pontos positivos e os pontos negativos, e o que ainda aspiram alcançar na Uber, além de longa análise da relação e vivência do desemprego e migração para uber.

O critério utilizado para coletar os dados foi de saturação, ou seja, ao perceber que as informações iam se repetindo, sem nenhuma novidade, encerrava-se essa etapa. Posteriormente, foi feita a descrição e organização dos dados, a fim de análise de conteúdo para obter respostas possíveis e fluxos de causa e efeito. Os motoristas entrevistados responderam a um questionário de oito perguntas.

Tabela do perfil dos motoristas entrevistados

Identificação	Iniciais	Sexo	Idade	E. civil	filhos	profissão	meses de Uber	Data da entrevista
M1	T.O.	M	20	solteiro	0	vendedor	2	10/03/2020
M2	D.V.	M	29	casado	2	soldador	18	10/03/2020
M3	I.F.	M	32	casado	3	Téc de informática	6	10/03/2020
M4	V.M.	M	33	casado	1	advogado	10	16/04/2020
M5	A.A.	M	28	solteiro	0	vigilante	3	16//04/2020
M6	L.A.	M	40	separado	2	vendedor	24	16/04/2020
M7	D.A	M	45	casado	2	Motorista de ônibus	1	08/01/2020
M8	Y.R	M	37	divorciado	1	montador	12	08/01/2020
M9	W.S	F	24	solteira	0	Engenheira de produção	18	08/01/2020
M10	P.S.	F	35	casada	1	telemarketing	16	08/01/2020

Nesse sentido, levando em conta o objetivo da pesquisa que é a uberização e a precarização do trabalho, resultante do alto índice de desemprego, um dos requisitos para a participação da entrevista foi estar desempregado e, dessa forma, ter a Uber como ocupação principal.

Na análise dos depoimentos dos motoristas entrevistados, é perceptível que todos consideram o trabalho, grosso modo, essencial à dignidade humana, pois além de possibilitar a sobrevivência, realiza sonhos e torna o homem, segundo os depoimentos, útil, permitindo, também, sair da ociosidade do convívio doméstico.

E fora que com o trabalho além da gente se sentir útil, parece que a gente vê a vida se movimentar...Trabalhando, você abre outras portas para você. Você tá no trabalho você conhece outra pessoa, tem uma oportunidade de conseguir um outro emprego, até. Cê tá vivo no mercado de trabalho... é muito necessário você trabalhar. O trabalho é vida... Isso te transforma como homem. (M5)

Nesse íterim, pode-se relacionar a experiência do desemprego com a aceitação do trabalho uberizado, com a crença desses trabalhadores de que é possível uma empresa de compartilhamento transformar um indivíduo desempregado em “empresário de si mesmo bem sucedido e, ainda, segundo o próprio site da Uber, não lucrar com isso”. Para Soares:

A precarização do trabalho é considerada uma das formas de assalariamento atípico: o trabalho assalariado não regulamentado, a subcontratação, o trabalho por tempo determinado, o trabalho em tempo parcial e a contratação de cooperativas de trabalho como uma forma especial de terceirização. Diante desse quadro, podemos definir o trabalho precário como um conjunto de fatores – os quais podem estar ou não combinados – que caracterizam a atividade laboral de inúmeros trabalhadores. Os principais fatores são: a) desregulamentação e perdas dos direitos trabalhistas e sociais (flexibilização das leis e dos direitos trabalhistas); b) legalização de trabalhos temporários, em tempo parcial, e da informalização do trabalho; c) terceirização e quarteirização (“terceirização em cascata”); d) intensificação do trabalho; e) aumento da jornada de trabalho com acúmulo de funções (polivalência); f) maior exposição a fatores de risco para a saúde; g) rebaixamento dos níveis salariais; h) aumento da instabilidade no emprego; i) fragilização dos

sindicatos e das ações coletivas de resistência; j) feminização da força de trabalho; k) rotatividade estratégica. (Soares, 2014: 740)

O desemprego impacta gravemente a estima do indivíduo, deixando-o fragilizado e, muitas vezes, até doente. Concomitante a ele, vem a perda do valor pessoal, a falta de reconhecimento de um sujeito ativo e produtivo, transtornos de identidade, além do sentimento de impotência e exclusão social. Nos depoimentos é visível relatos de indivíduos sentindo-se inúteis, impotentes, ociosos, angustiados.

Eu me senti totalmente inútil. Nossa, acho que essa é a palavra. Nossa! Senti que eu não tinha valor nenhum pra nada, sabe? Quando fazia as entrevistas, eu não conseguia o emprego, aí que eu me sentia mais ainda, eu falava assim, gente eu já não tenho valor nenhum (M9).

Desemprego representou pra mim insegurança. Insegurança em relação aos meus filhos, porque sem renda, num tem como. Alimentação e tudo mais. As contas a pagar, água, luz, telefone, celular, alimentação. (M3).

Sensação do desemprego, de ficar ocioso, angustiado (M6)".

Aí eu ficava dentro de casa, sempre tinha um atritozinho (M1)

Olha, o relacionamento com a família foi mais pelo lado, se fosse analisar, eles ficaram meio... Eles não, minha esposa e tal, por causa do benefício do plano de saúde, como vai se tornar e tal. Aí, você perde esses benefícios, você pensa na estabilidade que tinha e tal, mas passa 3,4 horas de quando você recebe a notícia (da demissão), depois que você troca umas ideias com seus pais e vê que não é o fim de mundo, entendeu? (M2)

Segundo Pochman (2015):

O desemprego desencadeia perdas em vários sentidos, como a perda do poder de consumo e também as perdas de identidade, referências, contatos e autoestima. Efeitos desencadeados pelo desemprego podem gerar sentimentos de revolta e traição. As relações interpessoais, em especial as relações com a família, sofrem os efeitos da nova condição do desempregado. (POCHMAN, 2015: 54)

Nesse cenário, os problemas eram ainda maiores na proporção do tempo de ociosidade, quanto maior o período sem ocupação, maior é o sentimento de

inutilidade, maior também a falta de perspectiva em conseguir novas oportunidades de emprego.

Uns dois anos fora do mercado de trabalho mesmo. Consegui só uns free lancers... Eu me sentia desmotivada, cê ia procurar emprego e não conseguia. Foi uma fase, nossa, muito ruim. Emagreci e chorava muito. Nossa, tinha dia que eu falava assim: meu Deus! Tinha hora que tinha vontade de se matar, é sério.... o desemprego afeta muito (M10)

Oito meses desempregado... Praticamente uma tortura, você se sente impotente, diante da situação, porque você quer trabalhar, você quer sustentar a sua família, mas não depende só de você, entendeu? Então, assim, é algo assim, que acaba sendo frustrante (M9).

De acordo com Kramer (2017), diante da falta de colocação no mercado de trabalho, é usual o pensamento de que é muito melhor ter qualquer renda do que nenhuma. Isso é o que ocorre, como diz um ditado popular: *É a fome com a vontade de comer*. O trabalhador tem na Uber a possibilidade de ganho imediato, seja quanto for! Há corrida de menos de R\$4,00. Já a empresa Uber resgata esse público e, facilmente, torna-se uma organização lucrativa.

Será que migrar para a Uber é realmente a melhor alternativa ao desemprego? Em face da condição de desempregado, muitas vezes, o trabalhador fica um longo período de tempo “rodando” pela Uber e deixa de lado a busca por sua recolocação no mercado de trabalho, ou mesmo, deixa de se profissionalizar ainda mais para ter melhores chances de emprego. Tudo isso ocorre de forma silenciosa e imperceptível, pois o indivíduo estava sem nenhuma renda, sem condições de sobrevivência por si mesmo e, quase sempre, depende de outrem. Assim, diante da oportunidade de voltar a gerar renda, ele não percebe a exploração e, pior, fica satisfeito. Alguns entrevistados demonstraram, grosso modo, uma satisfação aos ganhos conquistados.

Pra mim, tipo assim qualquer outro emprego que eu arrumar hoje, eu não vou ganhar o que eu ganho aqui. (M8)

Eu pago minha casa, pago o meu carro e isso é com o dinheiro do Uber, que eu faço. Me ajuda mesmo. Não é fácil, mas me ajuda muito. (M9)

Eu posso tá fazendo o meu próprio horário e também, assim, ter uma renda

melhor do que eu tinha nas minhas outras profissões (M3)

A promessa de ganho e autonomia da Uber, segundo o site, é ótima. Entretanto, na realidade, inicialmente, ela já reduz o valor total obtido em 25%. Os outros custos do negócio, como combustível e despesas com a manutenção do carro ficam na responsabilidade do próprio motorista, reduzindo ainda mais os rendimentos. Isso sem falar em aluguel de carro, para aqueles que não o possuem, em possíveis acidentes de trânsito, o que é bem comum para quem “roda” o dia todo e pode estar cansado e, ainda, há possibilidade de ficar doente e não trabalhar, gerando apenas despesas. Para essas questões de custos, os depoimentos foram bem negativos:

A taxa deles, que desconta é muito alta, 25% é muito alto. Igual eu fiz a corrida hoje de R\$ 48,00, vamos arredondar pra 50, ela pegou 11 e pouquinho meu, então eu peguei só R\$ 37,68, foi muito pouco pra uma corrida de 48... Não é só combustível. (M1)

A porcentagem deles, eu acho alto, pra eles só terem o aplicativo, terem inventado o aplicativo e nós que rodamos, né, porque eles não têm carros. Os carros não são deles. Nós temos que correr atrás de qual carro vamos ter, se nós vamos alugar ou não, se nós vamos comprar, gastos com manutenção, então isso é tudo com a gente. (M7)

Sempre que estou rodando sem passageiros costumo ficar com o carro estacionado numa rua sem saída. Descanso até que uma nova corrida apareça. As vezes espero até meia hora. Mas é melhor que ficar queimando combustível à toa. Conheço outros motoristas que fazem a mesma coisa. (M5)

O motorista é doutrinado pelo próprio site a atingir metas. Quanto maior o número de corridas, mais pontos serão obtidos. O motorista fica restringido e até bloqueado no aplicativo para melhores corridas caso não tenha uma avaliação boa. Isso induz a ele a ter longas jornadas de trabalho, por vezes, chega a trabalhar mais de 20h diárias. Não há nenhum direito social. O que verdadeiramente existe é a precarização do trabalho concomitante a uma alienação, onde o motorista crê em vantagens inexistentes. A guisa de ilustração, temos o programa de vantagens, publicado no site da Uber:

Chegou o Uber Pro

O Uber Pro é um programa de vantagens que ajuda motoristas parceiros que demonstram excelência a atingir as metas.

Além de ganhar pontos, você deve manter um certo padrão de avaliações para obter as vantagens dos níveis Ouro, Platina e Diamante. Os requisitos variam conforme a região. Para mais informações, confira o app de parceiro.

Quanto maior o status que você atinge, mais recompensas você desbloqueia. Seu status depende dos seus pontos e avaliações de qualidade em um período fixo de 3 meses. (UBER, 2021)

O sistema de metas diárias, semanais e mensais não é visto com bons olhos entre os motoristas, mas eles sentem a necessidade de batê-las.

Já faço aquelas metas por semana. Quanto que tenho que fazer. Quando eu não consigo bater as metas, aí no sábado e no domingo eu ralo (M8).

Eu tenho meta, eu tenho a meta que eu tenho que fazer por semana. Eu tenho a meta que eu tenho que fazer R\$ 800,00 por semana, porque o meu carro também é alugado, senão não compensa pra mim, não (M7).

O motorista, nesse contexto, que depende exclusivamente da empresa, não tem alternativa, senão cumpri-las. Caso contrário, suas despesas serão maiores que o rendimento líquido. E se não estiver no grupo de “bons avaliados, o sistema do aplicativo seleciona corridas de baixo valor, ou seja, o motorista ‘roda’ muito e seu rendimento é pequeno, não cobrindo, muitas vezes, as despesas diárias”.

Outra exigência da empresa que merece destaque é o “tratamento ao usuário”. De acordo com os motoristas entrevistados, eles são avaliados diariamente e esse quesito tem alto valor na pontuação. Dessa forma, por meio de marketing viral, onde a imagem da empresa é construída pelos clientes satisfeitos, é severa a avaliação e a cobrança da Uber sobre motoristas que não são corteses com clientes.

Tratar o passageiro da melhor forma possível, tentar agradar o passageiro pra gente, pra ele dar uma boa avaliação no final da corrida, pra não ter

nenhum problema. (M4)

Tento ser carismático! Puxar conversa com o usuário, para não ser algo muito mecânico! Sempre usei o táxi e é um transporte muito mecânico! De você entrar, sentar, dar bom dia e só, ele te pega em um lugar, te deixa em um destino e a viagem é mais agradável se você conversa. (M5)

Se o atendimento não for impecável ou o carro sujar em um dia de chuva a nota cai e existe a possibilidade da suspensão da conta. Fora que não existe nenhuma garantia como férias, 13º, INSS e por aí vai. O Uber hoje é como um “bico” e não uma profissão. (M2)

Um tema também repleto de depoimentos negativos é o famoso sistema de avaliação. Há casos em que o motorista pode até mesmo ser expulso da Uber sem direito a defesa. Não existe, de acordo com os entrevistados, o acesso à pontuação dos usuários. Dessa forma, é difícil saber qual a sua condição na empresa. Ou, por exemplo, se foi erroneamente avaliado, seja por engano ou má fé.

Então, eu tenho a nota, porque o passageiro me avaliou, só que o Uber também tem uma forma de calcular a nota porque, por exemplo, ele tá vendo que eu tô cancelando muita corrida, tal, vai abaixando a minha nota. Então, eu me prejudico (M9)

A Uber não mostra o destino, só depois que inicio a corrida... Se aparecer destino de risco e cancelo, afeta a minha nota, esse critério acontece também com Uber, a taxa de aceitação abaixa, se eu ficar cancelando... A Uber ela me pune. (E5)

É notório que a promessa de autonomia proposta pela empresa é falaciosa. Pois caso a corrida seja **cancelada** ou o aplicativo seja desligado, o mesmo é punido por isso. O motorista sofre ameaças de expulsão via e-mails. Para Abílio (2017):

Essas formas de gerenciamento e vigilância são evidentes, mas também contraditórias, pois o motorista não é um empregado. Ele é um cadastrado, ou seja, um trabalhador autônomo, que deveria trabalhar de acordo com as suas próprias determinações, mas o seu trabalho é gerenciado por um software que define as regras do jogo. (ABÍLIO, 2017: 21)

A uberização para este grupo de entrevistados se demonstra como um ciclo vicioso. Nota-se, de forma significativa, uma contradição do que os motoristas entrevistados “acham e planejam” e o que de fato acontece. Esses trabalhadores de aplicativo, como já exposto, veem na Uber uma oportunidade provisória, enquanto não conseguem se recolocar no mercado de trabalho formal. Não existe na Uber um plano de carreira, ou o sonho de crescer dentro da empresa. O que existe é a presença do desemprego trazendo novas relações de trabalho. Existe a expectativa de ficar na Uber até a crise passar, a pandemia acabar, a crise de valor deixar de existir. No entanto, ocorre que cada vez mais o trabalhador vai se afastando dos seus sonhos, do sucesso profissional, da continuidade dos estudos e fica “rodando, rodando, rodando...”

Eu me formei agora. A minha expectativa é, eu vou ficar um pouco no Uber... eu vou buscar, por exemplo, arrumar um emprego na minha área, engenharia de produção, e se possível, continuar com o Uber, como renda extra... Mas eu também não tenho pretensão de me acomodar. (M7)

Isso aqui é só uma porta pra gente. Uma excelente oportunidade que tô tendo, tá rodando no aplicativo, mais isso é uma, só um dos aparatos que a gente tem na nossa vida. Eu quero correr atrás em busca do meu sonho, eu vou formar na faculdade. Eu faço hoje processos gerenciais. Aí, eu quero trabalhar na minha área. (M4)

Ainda sobre a permanência do profissional na economia compartilhada Einloft (2017) afirma que:

Ser motorista de Uber é um exercício temporário, provisório e para suprir necessidades imediatas, apenas. Com isso, eles acrescentam que o motorista não guarda qualquer traço de identidade profissional, ao contrário, a efemeridade do exercício dessa atividade a desqualifica como uma comunidade de pertença do trabalhador, onde ele desenvolver toda uma gama de significados a si e ao seu mundo (EINLOFT, 2017).

A chegada da Uber no mercado de trabalho representa uma nova relação de trabalho: a uberização. Uma relação marcada pela ausência de direitos sociais garantidos pela luta dos trabalhadores ao longo da história. Uma atividade

caracterizada pela ausência de previdência, férias, assistência médica, 13º salário, assistência em caso de acidente ou doenças, entre outros. Essas questões ficaram bem ilustradas nos depoimentos abaixo:

Então, assim, acaba, querendo ou não, você trabalha por conta própria, mas acaba ficando um pouco escravo. É escravo, porque assim, você não tem alternativa. Quando você é CLT, você trabalha 12 meses, você tem direito a férias. Feriado e final de semana, você é remunerado. No aplicativo, não. Você faz o seu dia, apenas isso. (M6)

Eles [da Uber] não escutam o motorista. Nunca buscam soluções para nos ajudar, só pensam no seu lucro que é enorme e querem cada vez lucrar mais em cima de nós e dos passageiros. Nós motoristas estamos sofrendo com os preços dos combustíveis, peças de carro, qualquer tipo de manutenção, alimentação, está tudo caro. E eles não avaliam isso, nós motoristas estamos quase pagando pelo passageiro. Agora a Uber está cobrando mais do passageiro e repassando para a gente um valor muito menor, muito barato, e ficando com o resto do dinheiro, ou seja, estão roubando os passageiros e nós motoristas que fazemos as corridas, obtemos o dinheiro para eles, e no final quem lucra é a Uber, ficando com a maior parte que o passageiro está pagando. A Uber vai falir, os motoristas estão revoltados, vai chegar um ponto que ninguém mais vai querer ficar. (M10).

Vale em tempo dizer que restou claro que essa nova relação de trabalho, nunca vivenciada anteriormente, é genitora de instabilidade, logo que não possui nenhuma garantia trabalhista. Essa dissertação mostrou de que forma os motoristas compreendem essa relação de trabalho com a empresa Uber e de que maneira, de certo, ela se enquadra como uma alternativa viável ao problema do desemprego.

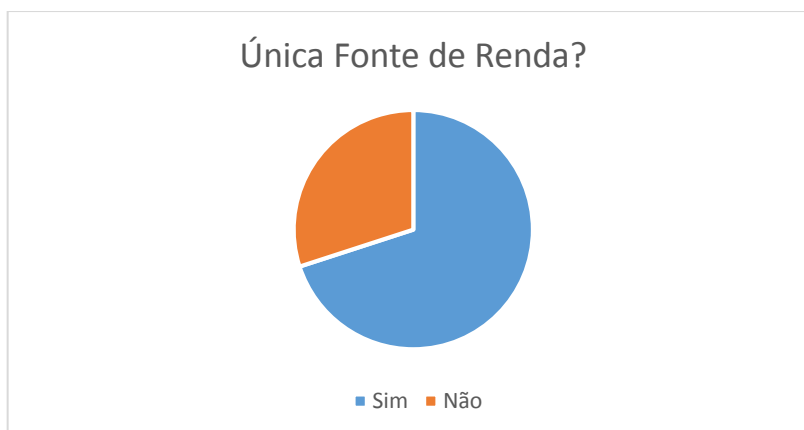
Os resultados obtidos nos levam a diferentes leituras para a questão. A primeira, o olhar do motorista que, em parte, concorda com assertiva de que o trabalho na Uber é sim uma alternativa imediata na busca de renda, na pressão familiar sofrida pelo indivíduo, na sobrevivência. Porém, nem todos concordam sobre a permanência na empresa, há não ser se for apenas uma complementação de renda. Sobre essa questão, Antunes (2019):

Os setores da classe trabalhadora mais tradicionais lutam para impedir o desmoronamento ainda maior de suas condições de trabalho. Esses dois polos fundamentais da mesma classe-que-vive-do-trabalho, em sua aparente contradição, parecem ter seu futuro indelevelmente ligado: o jovem precariado, em suas lutas, quer o fim da precarização completa que o avassala e sonha com um mundo melhor. Os trabalhadores mais tradicionais, mais organizados sindical e politicamente, por sua vez, querem evitar uma degradação ainda maior e se recusam a converter-se nos novos precarizados do mundo. ANTUNES, 2019: 30)

3.2. A VIDA DO MOTORISTA DO UBER EM DADOS

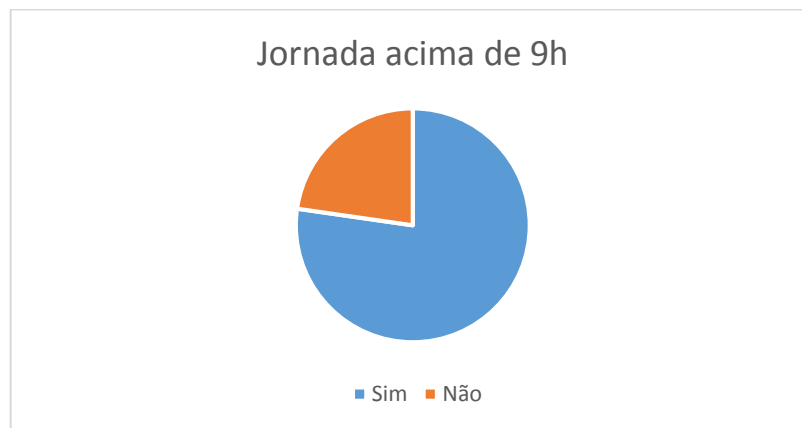
A fim de trazer uma visão quantificada das entrevistas realizadas com os trabalhadores de aplicativo Uber, objetos/sujeitos de nossa pesquisa, a partir da análise qualitativa, buscamos construir e aplicar um questionário – em anexo - com os motoristas participantes de pesquisa. Assim, em seguida, por meio de gráficos, buscamos apresentar as concordâncias, ou não, das questões respondidas em uma entrevista quantitativa:

A primeira questão proposta foi para saber se a Uber é a única fonte de renda do motorista ou se é apenas uma renda complementar. Constatou-se que 7 dos motoristas entrevistados a Uber se apresenta como a única forma de ganho e os outros 3 possuem renda complementar. Isso demonstra que a Uber tem grande participação na vida financeira dessas famílias.



Fonte: dados do autor

A segunda questão foi em relação ao tempo trabalhado, pretendeu-se analisar se os motoristas costumam trabalhar razoavelmente pelo mesmo período determinado em lei ou se a uberização faz com que eles tenham que **iralém** do permitido. Concluiu-se que a cada 10 trabalhadores, 7 sempre trabalham acima de 9h, 2 nunca ultrapassam esse tempo e um, às vezes, ultrapassa.



Fonte: dados do autor

Acrescenta-se a este dado, tendo como referência a primeira pergunta, que podemos perceber que há uma relação entre “única fonte de renda” com “jornada acima de 9h”. Ou seja, os motoristas que tem na Uber a sua única fonte de renda, em sua maioria, tem uma jornada de trabalho maior. Esta informação corrobora com Antunes (2015):

As formas de intensificação do trabalho, a burla dos direitos, a superexploração, a vivência entre a formalidade e a informalidade, a exigência de metas, a rotinização do trabalho, o despotismo dos chefes, coordenadores e supervisores, os salários degradados, o trabalho intermitente, os assédios, os adoecimentos e as mortes indicam um forte processo de proletarização e de explosão desse novo proletariado de serviços que se expande em escala global, diversificando e ampliando a classe trabalhadora.

E, se há uma nova morfologia do trabalho, é necessário constatar também o advento de uma nova morfologia das formas de organização, representação

e luta da classe trabalhadora. E o mundo atual tem sido um excepcional laboratório para se compreender essa nova era das lutas sociais (ANTUNES, 2015: 24)

A terceira pergunta foi a respeito das condições de trabalho em que esses motoristas estão submetidos, por exemplo: lugares de risco, horários noturnos, alimentação fora de hora etc. ficou comprovado que dentre os entrevistados apenas 4 motoristas não consideram ruins as condições de trabalho e 6 afirmam ser penosas.



Fonte: dados do autor

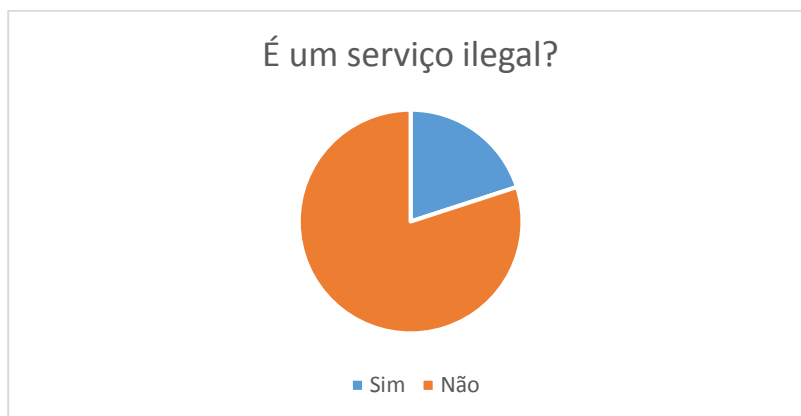
Isso pode nos ajudar a pensar o grau de estresse que esse grupo de trabalhadores são submetidos, tendo em vista o reconhecimento, por parte de grande parte deles, em relação às condições de trabalho desfavorável e muita das vezes perigosas.

A quarta questão foi sobre a taxa cobrada pela Uber para que os usuários (motoristas) possam utilizar a plataforma e ganhar dinheiro. De acordo com os entrevistados, a Uber é abusiva e cobra 25% em cima do valor obtido. Assim, 9 entre 10 motoristas concordam que a Uber explora os seus trabalhadores.



Fonte: dados do autor

A quinta pergunta trata da opinião dos motoristas em relação à legalidade da plataforma. O intuito dessa questão foi de saber se eles consideram a plataforma um meio ilegal ou entendem que é uma nova forma de relação laboral. Dos 10 entrevistados, 8 responderam que não e apenas 2 responderam que sim.



dados do autor

Fonte:

As respostas acima demonstram que grande parte dos trabalhadores da Uber não veem como um serviço ilegal, mas sim, como uma nova modalidade de trabalho. Há se **se** pensar na inserção que o discurso do empreendedorismo está fortemente ajustado ao modo de vida desses trabalhadores. Mesmo apresentando contradições entre horas de trabalho excessivas e condições de trabalho ruins.

A sexta questão diz respeito à regularização, ou seja, o desejo do motorista em trabalhar de acordo com as normas legais. Observou-se que praticamente todos os motoristas se interessavam em ser amparado pela lei e possuir estabilidade empregatícia. Ou seja, mesmo trabalhando na flexibilização, eles sentem a necessidade de uma regulamentação. Para Vasapollo, (2005):

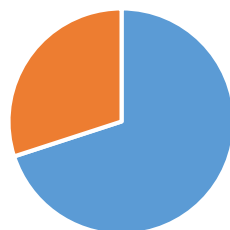
Nova condição de trabalho está sempre perdendo mais direitos e garantias sociais. Tudo se converte em precariedade, sem qualquer garantia de continuidade. O trabalhador precarizado se encontra, ademais, em uma fronteira incerta entre ocupação e não ocupação e também em um não menos incerto reconhecimento jurídico diante das garantias sociais. Flexibilização, desregulação da relação de trabalho, ausência de direitos. Aqui a flexibilização não é riqueza. A flexibilização, por parte do contratante mais frágil, a força de trabalho, é um fator de risco e a ausência de garantias aumenta essa debilidade. Nessa guerra de desgaste, a força de trabalho é deixada completamente descoberta, seja em relação ao próprio trabalho atual, para o qual não possui garantias, seja em relação ao futuro, seja em relação à renda, já que ninguém o assegura nos momentos de não ocupação. (Vasapollo, 2005: 10)



Fonte: dados do autor

A última questão a ser perguntada foi se em algum momento o entrevistado pensou em largar a Uber por não ter nenhuma segurança trabalhista. Sete motoristas se mostraram bem preocupados, e confirmaram sim essa vontade. Outros três utilizam a Uber como complementação de renda e não demonstraram interesse em algum tipo de vínculo.

Já pensou em desistir ?



■ Sim ■ Não

Fonte: dados do autor

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O aparecimento de novas tecnologias está surgindo categoricamente na velocidade das mudanças sociais e principalmente na reorganização do modo produtivo. Com o surgimento de plataformas digitais de trabalho humano, a partir da segunda metade do século XXI, O trabalho *online* sofre uma intensa e radical mudança que tem potencial para ser a mais extraordinária desde a introdução do trabalho subordinado.

As plataformas online otimizaram tarefas, facilitaram a prestação remota de serviços, reduziram os custos, aumentaram a concorrência, reduziram os empecilhos entre o trabalho e os ambientes domésticos, acabaram com as fronteiras físicas entre trabalhadores de diferentes países, além de outras medidas.

As novas relações de trabalho baseados na economia de compartilhamento aumentam cada vez mais. A Uber sempre tem um serviço a mais na hora de vender seu serviço, deve, sim, proporcionar uma boa experiência. Mas a experiência não é tudo. Os usuários e os motoristas parceiros merecem transparência sobre as informações de todo o processo produtivo. Em sentido oposto, os trabalhadores se encontram em condições lesivas como: instabilidade de horários, reduzido acesso a benefícios, falta de interação com outros colegas, possíveis perdas de ganhos comparadas a trabalhadores tradicionais.

Há, inclusive, aspectos positivos. As plataformas online são importantes para oferecerem oportunidades de trabalho aos trabalhadores desempregados, que possuem famílias, mas o direito do trabalho não pode permitir que empresas oportunistas se aproveitem de crises econômica, por exemplo, para explorar o trabalhador.

Nesta dissertação, também procurou-se investigar como a economia compartilhada está afetando as relações de trabalho, utilizando não somente a

pesquisa bibliográfica, mas também a experiência dos motoristas da Uber como evidência. A perspectiva deles contribuiu para entender como a Uber está organizada no Brasil e como os trabalhadores estão resistindo a uberização.

O fato é que as condições de trabalho do Uber resultam na precarização dos motoristas. A Uber é uma tecnologia disruptiva que ganhou impulso em um sistema socioeconômico único que proliferou em todo o mundo desde o início dos anos 1990. Esse sistema socioeconômico, amplamente caracterizado pelo compartilhamento de produtos e serviços em plataformas pode ser definido como economia do compartilhamento.

A economia compartilhada pode ser atribuída a duas tendências globais predominantes. Primeiro, o surgimento de uma 'sociedade em rede' caracterizada pela proliferação da tecnologia como meio de comunicação e interconexão na sociedade. E, segundo, o surgimento de uma nova forma de produção capitalista definida como acumulação flexível.

A economia de compartilhamento, com suas raízes na acumulação flexível, criou um clima de trabalho informal, que é visto diretamente na classificação dos motoristas do Uber como “motoristas parceiros” em oposição aos empregados (Uber, 2021).

Concluiu-se que a precificação dinâmica da Uber aumenta as horas de trabalho do motorista e diminui a renda geral deles, aumentando a insegurança financeira do motorista, que é a incapacidade de garantir uma renda estável e oportunidades de geração de renda.

Observou-se, também, que o sistema de classificação coloca os motoristas em uma posição precária caracterizada por diminuição de emprego. Assim, a Uber, embora alcance níveis mais elevados de sucesso nos mercados ocidentais, na verdade ampliou o escopo do trabalho precário.

Os motoristas da Uber têm a ilusão de que estão no controle de seu trabalho, embora estejam longe de serem os “motoristas parceiros” que a Uber defende. O argumento, portanto, se destila em dois processos interligados. Em primeiro lugar, a

penetração do Uber em um mercado brasileiro significa que eles se deparam com uma reserva de mão-de-obra que tem uma capacidade material diminuída de possuir seus próprios meios de produção - o que contrasta fortemente com suas contrapartes no mundo em desenvolvimento. Em segundo lugar, a falta de propriedade privada de veículos pelos motoristas cria as condições para o surgimento de proprietários de frotas, que usam seu próprio monopólio de capital para comprar vários veículos particulares e amarrar esses veículos com motoristas dispostos que, por sua vez, entram nos ecossistemas do Uber como independentes empreiteiros.

O trabalhador desconstrói relações tradicionais de emprego como subordinação, salário fixo, estabilidade, férias, décimo terceiro, entre outros, para entrar numa desconhecida “nuvem humana”, uma nuvem virtual de trabalhadores em busca da utopia de liberdade financeira, trabalhar a hora que quiser e para quem quiser.

É imperioso refletir sobre a necessidade do reconhecimento dos direitos trabalhistas na plataforma digital dos motoristas-parceiros. Apesar de empiricamente coexistir diversos conceitos acerca dessa nova relação, como multiterceirização digital ou trabalho híbrido.

ANEXO I

QUESTIONÁRIO

1 - A Uber é a única fonte de renda ou é apenas uma renda complementar?

2 – Qual a sua jornada de trabalho diária?

3 – Em que condições de trabalho você está submetido, por exemplo, lugares de risco, horários noturnos, alimentação fora de hora etc?

4 – Qual a taxa cobrada pela Uber para que os usuários possam utilizar a plataforma e ganhar dinheiro?

5 – Você considera a plataforma um meio ilegal ou entende que é uma nova forma de relação laboral?

6 – Você deseja trabalhar de acordo com as normas legais?

7 - Em algum momento você pensou em largar a Uber por não ter nenhuma segurança trabalhista?

REFERÊNCIAS

- 1 ABÍLIO, Ludmilla. C. *Uberização do trabalho: subsunção real da viração*. Rio de Janeiro. 2017
- 2 _____. *Uberização e viração: mulheres periféricas no centro da acumulação capitalista*. Revista Margem Esquerda, São Paulo, n.31, p.54-61, 2018.
- 3 _____. *Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado*. Revista Psicoperspectivas, v.18, n.3, 2019.
- 4 ANTUNES, R. *O Privilégio da Servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. São Paulo: Boitempo, 2018.
- 5 _____. *Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho*. 11. ed. São Paulo: Cortez; Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2006.
- 6 _____. *Os Sentidos do Trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. 1. ed. 7ª reimpressão. São Paulo: Boitempo, 2005.

- 7 _____ (Org.). Riqueza e miséria do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2014. v. III.
- 8 _____; DRUCK, Graça. A epidemia da terceirização. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). Riqueza e miséria do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2014. v. III, p. 13-24.
- 9 BARROS, Alice Monteiro de. *O direito do trabalho*. São Paulo: LTr, 1995.
- 10 BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. *O que é seu é meu - como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo*. Porto Alegre, Bookman Editora, 2011.
- 11 CASTELLS, M. *A Sociedade em Rede*. São Paulo: Paz & Terra, 1990.
- 12 COSTA, Ana Maria Nicolaci. *Revoluções Tecnológicas e Transformações Subjetivas*. Psicologia: Teoria e Pesquisa. Brasília, vol. 18, n. 02, Mai-Ago 2002.
- 13 COSTA, Márcia da Silva. *O Sistema de Relação de Trabalho no Brasil: alguns traços históricos e sua precarização atual*. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, v. 20, n. 59, 2005.
- 14 FERREIRA, José Maria Carvalho. *Novas tecnologias e organização do trabalho*. In: PEREIRA, Antônio Garcia et al. *Globalizações: novos rumos no mundo do trabalho*. Florianópolis: Editora da UFSC; Lisboa: SOCIUS, 2001, p. 69-102.

- 15 HEILBRONER, Robert. *A História do Pensamento Econômico*. São Paulo: Nova Cultural, 1996, p. 43-72. (Coleção Os Economistas).
- 16 KOVÁCS, Ilona. Empresa flexível: problemas sociais do pós-taylorismo. In: PEREIRA, Antônio Garcia et al. *Globalizações: novos rumos no mundo do trabalho*. Florianópolis: Editora da UFSC; Lisboa: SOCIUS, 2001, p. 43-68. 78
- 17 MARX, Karl. *O capital: O processo de produção do capital*, 20. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002; v. 1, [livro 1 e 2]
- 18 CASTRO, V. *As ilusões da uberização: entre as promessas da empresa e a experiência de motoristas Uber*. Campinas, 2019. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2019.
- 19 DATHEIN, Ricardo. *Inovação e Revoluções Industriais: uma apresentação das mudanças tecnológicas determinantes nos séculos XVIII e XIX*. In: Publicações.
- 20 DECON *Textos Didáticos*. Porto Alegre, DECON/UFRGS, fevereiro de 2003.
- 21 DIEESE. *O processo de terceirização e seus efeitos sobre os trabalhadores no Brasil*. Relatório Técnico. Sistema de Acompanhamento de Contratações Coletivas – SACC-DIEESE, 2003.
- 22 FERRER, Catharina Martinez Heinrich; MOLICA, Rogério. *Direito de concorrência e UBER*. In Revista Argumentum. v. 18, n. 3 (2017): SET.-DEZ./2017.

- 23 GANSKY, L. *Mesh: por que o futuro dos negócios é compartilhar*. São Paulo: Alta Books, 2011.
- 24 GIG - *A uberização do trabalho*. Dir. Carlos Juliano Barros, Caue Angeli, Maurício Monteiro Filho. Produção Reporter Brasil. Brasil, 2019.
- 25 HARARI, Yuval Noah. *Sapiens – uma breve história da humanidade*. 29a Ed. Porto Alegre: L&PM, 2017.
- 26 GOMES, Juliana Benites Padua; BEZERRA, Gleicy Jardim; NASCIMENTO, Jaqueline Silva; SCHLINDWEIN, Madalena Maria; PADOVAN, Milton Parron. *Produção orgânica no Assentamento Itamarati, em Ponta Porã, estado de Mato Grosso do Sul, Brasil*. Cadernos de Agroecologia, v. 9, n. 4, 2014.
- 27 HARVEY, D. (2013). *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola.
- 28 LIMA, J. C.; BRIDI, M. A. *O trabalho digital e os trabalhadores*. In: BRIDI, M. A.
- 29 LIMA, J. (Orgs.) *Flexíveis, virtuais e precários? Os trabalhadores em tecnologia da informação*: Editora da UFPR: Curitiba, 2018.
- 30 LIMA, Maria Elizabeth Antunes; BORGES, Adriana Ferreira. *Impactos do Desemprego de Longa Duração*. In: GOULART, Iris Barbosa. (Org.) *Psicologia Organizacional: teoria, pesquisa e temas correlatos*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2002.

- 31 LOCKE, John. *Ensaio acerca do entendimento humano*. Trad. Anoar Aiex. – São Paulo: Nova Cultural, 1999.
- 32 NASCIMENTO, L. F. *A Sociologia digital: um desafio para o século XXI*. *Sociologias*, Porto Alegre, ano 18, n. 41 p. 216-241, jan./abr. 2016.
- 33 POCHMANN, M. *Proteção social na periferia do capitalismo: considerações sobre o Brasil*. *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, v. 18, n. 2, 2004.
- 34 RIBEIRO, Paulo Silvino. *Conflitos e precarização no mundo do trabalho; Brasil Escola*. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/sociologia/conflitos-precarizacao-no-mundo-trabalho.htm>. Acesso em 28 de fevereiro de 2021.
- 35 SANTOS, O. B. *Psicologia aplicada à orientação e seleção de pessoal*. São Paulo: Pioneira, 1985.
- 36 SCHOLZ, T. (Org.) *Trabalho digital: A internet como playground e fábrica*. Londres: Routledge, 2016.
- 37 SMITH, Adam. *A riqueza das nações*, Vol 1. São Paulo: Nova Cultura, 1985. p. 41-61. apud PINTO, Jailda Eulídia da Silva. *O Direito Ambiental do Trabalho no Contexto das Relações Individuais, Sindicais e Internacionais: para além da dogmática jurídica, da doutrina da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e do direito comunitário*. 228f. Dissertação (Mestrado em Direito). Faculdade de Direito do Recife, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2016. p. 26.

- 38 SLEE, T. *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*. São Paulo: Elefante, 2017.
- 39 SOARES, José de Lima. *Precarização e flexibilização do trabalho no contexto da reestruturação e descentralização produtiva na indústria de Catalão*. In Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil, org. Ricardo Antunes, 751p. São Paulo: Boitempo, 751p. Coleção Mundo do Trabalho, 2019.
- 40 SUNDARAJAN, Arun. *The Sharing Economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. Cambridge, MA: The MIT Press, 2016. p. 27.
- 41 SENNETT, R. *A corrosão caráter: conseqüências pessoais do trabalho no novo capitalismo*. Rio de Janeiro: Record, 1999.
- 42 STANDING, G. *The Precariat*. London, Bloomsbury Academic, 2011.

