



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
DEPARTAMENTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS URBANOS E
REGIONAIS

WAGNER DE SOUSA FONSECA

O TRABALHO POR PLATAFORMA DIGITAL: o caso dos motoristas da
Uber

Natal/RN

2020

WAGNER DE SOUSA FONSECA

**O TRABALHO POR PLATAFORMA DIGITAL: o caso dos motoristas da
Uber**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Estudos Urbanos e Regionais da Universidade Federal do Rio grande do Norte como requisito à obtenção do título de Mestre em Estudos Urbanos e Regionais.

Orientadora: Profa. Dra. Ana Patrícia Dias Sales

Natal/RN

2020

Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN
Sistema de Bibliotecas - SISBI
Catalogação de Publicação na Fonte. UFRN - Biblioteca Setorial do Centro de Ciências Humanas,
Letras e Artes – CCHLA

Fonseca, Wagner de Sousa.

O trabalho por plataforma digital: o caso dos motoristas da Uber /
Wagner de Sousa Fonseca. - 2021.
95f.: il.

Dissertação (mestrado) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes,
Programa de Pós-graduação em Estudos Urbanos e Regionais, Universidade
Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, 2021.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Ana Patrícia Dias Sales.

1. Acumulação Flexível - Dissertação. 2. Plataforma Digital -
Dissertação. 3. Precarização do Trabalho - Dissertação. 4. Uberização -
Dissertação. I. Sales, Ana Patrícia Dias. II. Título.

RN/UF/BS-CCHLA

CDU 911:331.3

WAGNER DE SOUSA FONSECA

TERMO DE APROVAÇÃO

O TRABALHO POR PLATAFORMA DIGITAL: o caso dos motoristas da Uber

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Estudos Urbanos e Regionais da Universidade Federal do Rio grande do Norte como requisito à obtenção do título de Mestre em Estudos Urbanos e Regionais.

Texto submetido à apreciação da banca examinadora, composta pelos membros abaixo denominados, em 19 de outubro de 2020:

Profa. Dra. Ana Patrícia Dias Sales – Orientadora (Presidente)
Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)

Prof. Dr. Claudio Roberto de Jesus – Avaliador Interno
Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)

Prof. Dr. Francisco José Lima Sales – Avaliador Externo
Universidade Federal Rural do Semi-Árido

Dedico à Jacqueline, Valdira, Severino e Wallace.

Agradecimentos

Nenhum trabalho verdadeiramente humano é feito de forma isolada e, nesse sentido, pode-se dizer que a presente dissertação é o resultado de uma infinidade de encontros que, de alguma forma, marcaram a trajetória desse pesquisador.

Dou início aos agradecimentos lembrando de todas e todos que fizeram parte de minha formação pré-universitária e que transformaram a totalidade das escolas – pelas quais passei – em ambientes seguros, divertidos e instigadores da curiosidade que mantenho até hoje.

Agradeço também aos amigos, amigas, professores e professoras que me acompanharam durante as disciplinas cursadas no Bacharelado em Turismo, na Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN) e na Graduação em Ciências Econômicas da UFRN, os quais me ajudaram a decidir os caminhos trilhados em minha vida profissional.

Agradeço à todas e todos do Programa de Pós-Graduação em Estudos Urbanos e Regionais (PPEUR) da UFRN, que tanto me ensinaram e reafirmaram minhas convicções pela escolha da carreira acadêmica.

Agradeço aqui também a Ana Patrícia Dias Sales, minha orientadora, que foi uma verdadeira professora, no sentido mais belo da palavra.

Agradeço aos trabalhadores que, mesmo diante das jornadas exaustivas, disponibilizaram parte de seu dia para participar das entrevistas.

Agradeço à Dona Valdira e a Seu Severino, meus pais, que sempre priorizaram a educação e me criaram a partir de valores sólidos e positivos.

Prossigo agradecendo ao meu irmão Wallace pelo seu coração bondoso que muito admiro.

Concluo agradecendo à Jaqueline, minha esposa, que me incentiva diariamente e me ouve nos momentos de angústia, a respeito das agruras inevitáveis na vida acadêmica. Agradeço sua leveza e afetuosidade que me fazem querer ser alguém melhor a cada dia.

Seu trabalho não é, portanto, voluntário, mas forçado, trabalho obrigatório. O trabalho não é, por isso, a satisfação de uma carência, mas somente um meio para satisfazer necessidades fora dele (MARX, 1844).

RESUMO

O presente estudo versa sobre as plataformas digitais como ferramentas de gestão laboral, próprias da atual fase do capitalismo da Era Digital, que promovem uma exacerbação do valor da flexibilidade ao operacionalizar uma forma de trabalho totalmente sob demanda. Trata-se de uma investigação que tem o objetivo de analisar a relação trabalhista que se estabelece entre a Uber e os motoristas cadastrados na referida plataforma de mediação de serviço de transporte particular na cidade do Natal/RN, no período compreendido entre os anos de 2016 e 2020. Partiu-se do pressuposto que, nessa relação laboral, os trabalhadores assimilam os valores relacionados à ideologia do empreendedorismo, ao ponto de não se perceberem sujeitados à Uber. A pesquisa se valeu do recurso técnico da entrevista semiestruturada como meio de obter dados primários junto aos sujeitos colaboradores e de revisão da vasta bibliografia referente à temática em evidência. Constatou-se que os motoristas uberizados confundem a flexibilidade para determinar seus próprios horários de trabalho com a liberdade de um trabalhador sem patrão. Essa ideia é reforçada pela empresa/plataforma por meio de suas peças publicitárias, que têm uma linha discursiva de que seus trabalhadores são parceiros, com autonomia para escolher os dias e horários que desejam trabalhar.

Palavras-chave: Acumulação Flexível; Plataforma Digital; Precarização do Trabalho; Uberização.

ABSTRACT

The following study elaborates on digital platforms as labor management tools typical of the current phase of capitalism in the Digital Era, which promote the overvaluing of flexibility while structuring work on a completely on-demand basis. The investigation aims to analyze the labor relation established between the Uber company and the drivers registered in their platform of private transportation mediation, in the city of Natal/RN, over the period of four years between 2016 and 2020. The initial premise was that workers in this labor dynamic would assimilate the values related to the ideology of entrepreneurship to the point of not perceiving themselves as submitted to Uber. The research relied on semistructured interviews as a means of obtaining primary data with the collaborating subjects, as well as a vast bibliographical research on literature pertaining to the evidenced themes. We were able to verify that uberized workers confuse the flexibility of setting your own working hours to the freedom of a worker with no boss. This idea is reinforced by the company through its publicity ads, which portray their workers as partners with full autonomy to pick the days and times when they wish to work.

Keywords: Flexible Accumulation; Digital Platform; Work Precarization; Uberization.

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01	- Distribuição dos motoristas uberizados por faixa etária	74
GRÁFICO 02	- Escolaridade dos motoristas uberizados	77

LISTA DE SIGLAS

ABRACOMTAXI - Associação Nacional dos Motoristas de Táxis

ATC's - Atividades Tipicamente Contratantes

ATT's - Atividades Tipicamente Terceirizadas

CLT - Consolidação das Leis Trabalhistas brasileiras

CNH - Carteira Nacional de Habilitação

COMPAR/RN - Cooperativa de Motoristas de Aplicativo de Mobilidade Urbana

DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos

EUA - Estados Unidos da América

FEM - Fórum Econômico Mundial

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IoT - Internet das Coisas

LAMFO/UnB - Laboratório de Aprendizado de Máquina em Finanças e Organizações da Universidade de Brasília

OIT - Organização Internacional do Trabalho

PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

PNJ - Política Nacional de Juventude

STTU - Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
Apresentação do tema, hipótese e objetivos	13
Os procedimentos metodológicos	16
A estrutura do trabalho	18
1. AS RECENTES TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO E O ADVENTO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS	19
1.1. REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL	19
1.2. A ECONOMIA DA ERA DIGITAL E AS PLATAFORMAS DIGITAIS	31
2. A ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO E A DESORGANIZAÇÃO DO TRABALHO	42
2.1. A REVOLUÇÃO 4.0 E O MUNDO HIPERCONECTADO	42
2.2. UMA NOVA ECONOMIA A PARTIR DA REVOLUÇÃO 4.0	48
2.3. A ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO E A CULTURA DO EMPREENDEDORISMO	54
3. OS NOVOS EXPLORADOS DAS PLATAFORMAS DIGITAIS	61
3.1. A CHEGADA DA UBER NO BRASIL E EM NATAL: ENTRE O LOBBY E A RESISTÊNCIA	62
3.2. OS MOTORISTAS UBERIZADOS E A IDEOLOGIA DO EMPREENDEDORISMO	71
3.2.1.....O PERFIL DOS MOTORISTAS UBERIZADOS NA CIDADE DO NATAL/RN	71
3.2.2..... O DISCURSO DO EMPREENDEDORISMO E OS MOTORISTAS UBERIZADOS	76
CONSIDERAÇÕES FINAIS	86
REFERÊNCIAS	89
APÊNDICES	94

INTRODUÇÃO

Apresentação do tema, hipótese e objetivos

Com a crise do fordismo no final da década de 1960, iniciou-se uma nova fase de reestruturação capitalista. Conforme Alves (2000), esse período caracterizou-se pela ascensão da flexibilidade enquanto uma condição de valor universal do capital em processo.

A racionalidade que emergiu como novo padrão, ao inverter a lógica da produção capitalista, na medida em que os fatores produtivos foram mobilizados a partir de demandas reais. Essa forma de pensar ao avesso foi denominada toyotismo (CORIAT, 1994).

Diante desse nexos, o mundo do trabalho se tornou palco de grandes mudanças, nas quais o ideal de flexibilidade encobriu uma brutal ofensiva contra os trabalhadores. Direitos e garantias laborais se desmancharam e a intensificação do trabalho alinhou-se ao novo padrão de acumulação, em que a produção e o consumo se tornaram mais diversificados.

A investida capitalista sobre os trabalhadores foi potencializada pelo desenvolvimento das forças produtivas que, ao incorporarem as inovações do paradigma tecnológico microeletrônico, proporcionou o rápido crescimento do desemprego estrutural, que teve como efeito a fragilização da classe trabalhadora ao redor do mundo.

Os ataques foram mais perversos aos países que se situavam na periferia do sistema capitalista – a exemplo do Brasil – e que experimentaram, conforme refere Lipietz (1988), uma espécie de *fordismo periférico*, em que as estruturas sócio-políticas de proteção aos trabalhadores, marcantes no *fordismo central*, não foram desenvolvidas plenamente.

A precariedade no mercado de trabalho no Brasil se agravou com a regulamentação das novas modalidades de *contratação por tempo determinado* e pela

ampliação das possibilidades de terceirizações. Antunes (2008) descreveu o mercado de trabalho brasileiro sob uma nova morfologia, marcada pela fragmentação em que os empregos de qualidade – aqueles com boas remunerações e que proporcionam algum grau de estabilidade – formavam uma minoria cada vez maior.

Essa conjuntura, extremamente adversa para os trabalhadores, contextualizou outra onda com profundas transformações na dimensão do trabalho, agora vinculadas às tecnologias disruptivas da Revolução 4.0, como por exemplo, as plataformas digitais (SCHWAB, 2016).

Convertidas em ferramentas de gestão de trabalho, as plataformas digitais estabeleceram uma nova modalidade laboral em que, por meio de algoritmos, os trabalhadores sem vinculação empregatícia formal foram submetidos aos desígnios das empresas/plataformas, uma vez que eram acionados somente conforme demanda real e tinham suas remunerações a partir de tarefas específicas.

Sobre essa racionalidade, Abílio (2020) diz que o gerenciamento algorítmico do trabalho aprofundou a lógica produtiva *just-in-time* e estruturou uma nova economia, totalmente sob demanda, em que a forma emprego foi substituída pelo trabalho por “bico”, de caráter mais precário.

Também denominado de *uberização do trabalho*, radicalizado pelas plataformas digitais, esse fenômeno aprofundou a tendência de mercados laborais extremamente flexíveis e agravou o processo de precarização da vida dos trabalhadores por meio do aumento da exploração do trabalho (ABÍLIO, 2020; ANTUNES, 2018a; POCHMAN, 2019).

A prestação de serviço de transporte particular mediada pela empresa Uber tornou-se a principal referência nesse processo, ao ser transformada em importante fonte de renda para muitos trabalhadores desempregados ou subempregados ao redor do mundo.

O grande número de motoristas cadastrados na plataforma da empresa Uber evidencia a magnitude desse fenômeno. Somente na capital potiguar estima-se que 6

mil motoristas¹ desenvolvem uma rotina diária de trabalho pela plataforma digital da empresa Uber.

Diante desse cenário, visando compreender os mecanismos objetivos e subjetivos que sustentam a exacerbação da exploração do trabalho por plataforma, o presente estudo, partindo do exemplo máximo dessa modalidade de trabalho, é guiado pelo questionamento: como se estabelece a relação de trabalho entre os motoristas uberizados e a empresa/plataforma Uber?

Isso posto, a pesquisa em tela configura-se como parte do esforço científico de compreender os impactos sócio-históricos da utilização de plataformas digitais na gestão do trabalho, portanto delimita como objetivo principal “analisar a relação laboral entre os motoristas uberizados e a plataforma digital da Uber na cidade do Natal/RN, entre os anos de 2016 a 2020”.

Sustenta-se a hipótese de que, na relação laboral entre a empresa Uber e os profissionais uberizados, os valores corporativos da empresa/plataforma – a exemplo do empreendedorismo – são absorvidos pelos trabalhadores, de modo que eles pouco se percebem imersos em relações de controle e subordinação no ofício de prestação do serviço. Isso faz com que se entendam, muitas vezes, como “empreendedores”, pelo fato de terem flexibilidade para escolher o dia e o horário que desejam trabalhar.

Como forma de alcançar o objetivo geral e verificar a hipótese desta pesquisa, delimitaram-se os seguintes objetivos específicos: 1) apresentar as recentes transformações no mundo do trabalho a partir do conjunto de mudanças que deu origem a emergência do padrão de acumulação flexível e o surgimento das plataformas digitais enquanto ferramentas de gestão do trabalho; 2) analisar os aspectos gerais do modelo de negócios da empresa Uber como parte da *Economia do Compartilhamento*; e 3) analisar os elementos constitutivos da percepção dos trabalhadores uberizados, que desenvolvem a atividade de motoristas prestadores de

¹ Estimativa feita pela Cooperativa de Motoristas de Aplicativo de Mobilidade Urbana (Compar/RN) e publicada em matéria no endereço: <<http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/motoristas-de-uber-superam-ta-xis/443402>>. Acesso em: 19 de mai. de 2020.

serviço de transporte particular em Natal/RN, no que concerne o trabalho através das plataformas digitais.

Os procedimentos metodológicos

Partindo do pensamento marxiano no qual a teoria é “a reprodução ideal do movimento real do objeto pelo sujeito que pesquisa” (NETTO, 2011, p. 21) e sabendo que a relação laboral estabelecida entre os motoristas uberizados e a empresa Uber consistiu no objeto desta pesquisa, esse estudo seguiu um percurso metodológico que possibilitou a reprodução, de forma inteligível, da estrutura e das dinâmicas que determinaram a forma de trabalho mediado por plataforma digital.

Diante da tarefa, por meio do materialismo histórico, método apreendido da forma de exposição das obras de Marx sobre a sociedade burguesa, se compreende que a relação de trabalho analisada é manifestação do concreto e desta forma se constitui como “síntese de múltiplas determinações” (MARX, 2011, p. 77-78).

Sobre a forma de análise do concreto socialmente determinado, o filósofo alemão escreveu: “o concreto aparece no pensamento como processo de síntese, como resultado, não como ponto de partida, não obstante seja o ponto de partida efetivo e, em consequência, também o ponto de partida da intuição e da representação” (MARX, 2011, p. 78).

Nesse sentido, a exposição das determinações do trabalho mediado por plataformas digitais foi iniciada pela retomada histórica do período do declínio hegemônico do padrão de acumulação fordista e a ascensão do toyotismo como “nova ideologia orgânica da produção capitalista” (ALVES, 2000, p. 3). Foram evidenciadas, desta forma, por meio da comparação com formas pregressas de gestão e racionalidade laboral, as particularidades da nova modalidade de trabalho que se apresentou enquanto objeto de estudo.

Para a análise histórica do período de consolidação do toyotismo foram consultadas obras a respeito da reestruturação do capital no final da década de 1960,

que evidenciaram a ascensão do valor da flexibilidade na dinâmica capitalista, como exemplo: Benjamin Coriat (1994), David Harvey (2006), Giovanni Alves (2000), Richard Sennett (2005) e Thomas Gounet (1999).

Posteriormente, foi revisada a literatura sobre as transformações tecnológicas recentes, conferindo especial atenção aos impactos socioeconômicos relacionados ao mundo do trabalho. Neste ponto, destacaram-se autores como Ludmila Costhek Abílio (2020), Marcio Pochmann (2019), Klaus Schwab (2016) e Ricardo Antunes (2018a).

Dialogando com os autores supracitados, foram coletados dados junto a 30 motoristas uberizados na capital potiguar, durante o período de janeiro a fevereiro de 2020. Buscou-se elementos descritivos da vida profissional progressa desses uberizados, da rotina laboral na Uber e da avaliação sobre a modalidade de trabalho por plataforma.

Os motoristas uberizados que participaram das entrevistas foram selecionados de forma aleatória dentre aqueles profissionais que procuraram o endereço do escritório da representação da empresa Uber na capital potiguar.

Optou-se pela entrevista semiestruturada como ferramenta de produção de dados, visto que o caráter roteirizado desse tipo de instrumento possibilita ao pesquisador nortear a entrevista a partir de alguns eixos temáticos previamente escolhidos, contribuindo para que o entrevistado não se distancie em outros elementos de espontaneidade.

Sobre esse tipo de instrumento, Boni e Quaresma (2005, p. 75) defendem que:

Colaboram muito na investigação dos aspectos afetivos e valorativos dos informantes que determinam significados pessoais de suas atitudes e comportamentos. As respostas espontâneas dos entrevistados e a maior liberdade que estes têm podem fazer surgir questões inesperadas ao entrevistador que poderão ser de grande utilidade em sua pesquisa.

O roteiro de entrevista foi organizado em três Eixos, nos quais são agrupadas questões referentes à: 1) vida profissional progressa dos motoristas uberizados; 2) rotina de trabalho na plataforma da empresa Uber; e 3) avaliação desses trabalhadores sobre os aspectos do trabalho na plataforma.

Tentou-se formular as questões do roteiro de entrevista de modo a desvelarem os significados atribuídos pelos motoristas uberizados à noção de liberdade como contraponto à subordinação na relação de trabalho, que se estabelece entre esses profissionais e a empresa Uber.

A estrutura do trabalho

O primeiro capítulo desta dissertação resgatou as recentes transformações na esfera do trabalho advindas com o processo de reestruturação produtiva, decorrentes da crise estrutural do capital dos anos de 1970. Problematizou-se como a escalada do valor de flexibilidade passou a orientar todos os aspectos do processo de valorização do trabalho, inclusive as plataformas digitais, tecnologias que forjaram a exacerbação de uma economia de bicos e a precarização da vida do trabalhador.

O segundo capítulo apresentou os aspectos gerais das empresas/plataformas da *Economia do Compartilhamento*. Destacaram-se as plataformas de transportes individuais urbanos, em particular a Uber, consideradas indispensáveis para o funcionamento de diversas empresas que estão diretamente relacionadas às mais recentes tecnologias desenvolvidas no contexto da Quarta Revolução Industrial.

No último capítulo foram analisadas as percepções dos motoristas uberizados a respeito de suas experiências profissionais na plataforma digital da empresa Uber e os valores que incorporam para dar sustentabilidade à “ideologia do empreendedorismo” vendida pela empresa. Neste capítulo também foi apresentado o perfil dos motoristas entrevistados, suas rotinas e impressões a respeito do trabalho que desenvolviam.

Nas considerações finais, destacou-se a exacerbação do valor da flexibilidade, a partir da utilização das plataformas digitais como ferramentas para a gestão do trabalho. Abordou-se, também, a ideologia do empreendedorismo como sustentáculo do processo subjetivo de naturalização da intensificação do trabalho e do aumento das jornadas laborais.

1. AS RECENTES TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO E O ADVENTO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS

O objetivo deste capítulo foi apresentar as recentes transformações do mundo do trabalho a partir do conjunto de mudanças que deu origem à emergência do padrão de acumulação flexível e o surgimento das plataformas digitais enquanto ferramentas de gestão do trabalho. A análise tomou como marco inicial a reestruturação produtiva com origem na crise estrutural do capital do final da década de 1960 e enfatizou o processo pelo qual ganhou proeminência os contratos laborais flexíveis e por tempo determinado, que instituíram uma nova morfologia nos mercados de trabalho em escala global.

Essa reestruturação, que resultou na ascensão da flexibilização enquanto princípio universal da produção capitalista, foi resgatada em uma perspectiva histórica como meio de melhor compreender as recentes reformas do capital e o surgimento das plataformas digitais enquanto tecnologias que forjaram a exacerbação de uma economia de bicos e a precarização da vida do trabalhador. No próximo tópico, problematizou-se como ocorreu esse processo, começando pela reestruturação produtiva e a acumulação flexível.

1.1. REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL

A persistente queda na lucratividade das empresas monopolistas dos Estados Unidos da América (EUA), potência central do capitalismo, se configurou como um importante sinal do esgotamento do padrão de acumulação fordista-keynesiano, já na década de 1960. O antigo paradigma que combinava o fordismo – enquanto modelo de gestão da produção capitalista – com a ideia de um Estado regulador da relação entre trabalho e capital, demonstrou ser incapaz, por suas próprias contradições, de garantir a estabilidade ao processo de acumulação do capital.

Para compreender esse caráter contraditório, que explica a derrocada da hegemonia do pensamento keynesiano, faz-se necessário evidenciar o papel assumido pelo Estado durante o período de vigência dessa tradição teórica enquanto paradigma político-econômico.

Diante do balanço teórico keynesiano sobre a crise econômica de 1929 e as medidas propostas para a superação da recessão dele decorrente, o Estado assumiu uma postura mais ativa na economia. Naquele período, a atuação estatal – tanto na regulação, quanto na política fiscal – passou a ser guiada pela necessidade de elevação do patamar de equilíbrio entre o mercado de bens e serviços e o de trabalho, com a utilização total da capacidade produtiva, o chamado “ponto de pleno emprego”.

A partir dessa racionalidade econômica, que priorizava o uso total da capacidade produtiva em patamares cada vez mais elevados, as maiores empresas estadunidenses foram incentivadas por seu governo nacional a participar do processo de reconstrução dos países destruídos pela Segunda Guerra Mundial. A expansão do volume de investimentos dessas empresas garantiu taxas de crescimento econômico capazes de manter essa condição de pleno emprego por um período que ficou conhecido como a “Era de Ouro do Capitalismo”.

Harvey (2006) diz que o ciclo virtuoso da economia dos EUA só foi interrompido pela diminuição do volume de investimentos, motivada pelo fim do processo de reconstrução dos países destruídos pela Segunda Guerra Mundial, bem como pela emergência de uma indústria competitiva de países como a Itália e a França, alavancada pelo Plano Marshall².

Em outras partes do mundo, também se notou a emergência de parques industriais competitivos em países latino-americanos (como Argentina, Brasil e México) e asiáticos (como Coreia do Sul e Cingapura), financiados pelo fordismo central por meio de transferências de créditos e tecnologia (LIPIETZ, 1988).

A partir desse novo contexto global, muito mais competitivo para manutenção de uma demanda interna em patamares elevados nos EUA, o governo estadunidense aplicou o receituário expansionista keynesiano de forma ininterrupta por um período

² O Secretário de Estado dos EUA, George Marshall, anunciou a ajuda à Europa do pós-guerra. O ponto central desse plano era a reconstrução da economia e o combate à fome e à pobreza.

alongado. Entretanto, como situa Harvey (2006), a principal consequência desse prolongado período de medidas anticíclicas culminou no forte endividamento estatal e no excesso dramático da capacidade produtiva (máquinas e trabalhadores ociosos).

Dado o insucesso do keynesianismo no processo de retomada do crescimento econômico, ganhou força outra corrente de pensamento, a qual defendia que apenas o aumento das taxas de lucro e o consequente aumento dos investimentos privados seriam capazes de reativar o ciclo econômico virtuoso da principal potência da América do Norte.

Para aumentar as taxas de lucros dos capitalistas, os pensadores críticos do keynesianismo, apostaram no pensamento neoliberal e na defesa pela diminuição dos custos de produção como estratégia efetiva de reaquecimento econômico.

O pensamento neoliberal, como afirma Hobsbawn (2011, p. 399), ao sugerir que o lucro seria “o verdadeiro motor de crescimento econômico”, buscando formas de baratear os custos da força de trabalho, abriu caminho para um período intenso de ofensiva sobre os trabalhadores. Ou seja, a hegemonia do pensamento neoliberal instituiu um novo modelo de Estado, que se opunha à estratégia keynesiana anterior, na qual o investimento público garantia níveis adequados de *demanda efetiva*.

Países como Espanha e Portugal que, na vigência do paradigma fordista-keynesiano, haviam estabelecido um aparato estatal com o objetivo de minimizar as tensões geradas pelo antagonismo entre capital e trabalho, a partir do paradigma neoliberal, passaram por um intenso processo de privatização de suas economias e ataques aos direitos e às garantias sociais.

Verificou-se que a dimensão do trabalho foi uma das mais afetadas nesse processo de desfiguração do Estado de bem-estar social. As repercussões negativas sobre a vida dos trabalhadores são derivadas dessa ofensiva capitalista neoliberal, que via no aumento dos investimentos privados a mola propulsora para a retomada da lucratividade.

Mesmo com o avanço das ideias capitalistas neoliberais, postas em prática de forma abrangente em todo o mundo, e o consequente desincentivo ao investimento estatal, esse aumento nos níveis de investimentos privados não foram suficientes para

garantir o mesmo patamar de crescimento econômico alcançados durante a Era de Ouro do Capitalismo.

Diante do baixo nível de crescimento econômico, ganharam força as estratégias mercadológicas focadas na diversificação da produção e na criação de novas linhas de produtos, tentando disputar diferentes nichos de mercado. Ou seja, tinha-se, nesse momento, uma “homogeneização da demanda em torno das normas de consumo [diversificado] do capitalismo avançado, que foram intensivas em serviços mesmo quando se referem a bens, contribuiu evidentemente, para esse processo” (CHESNAIS, 1996, p. 185).

A homogeneização dos mercados globais e as novas estratégias mercadológicas das empresas capitalistas desencadearam um processo de fusões e aquisições que resultou em mercados mundialmente oligopolizados. Conforme Chesnais (1996), esse processo de “mundialização do capital” foi financiado com recursos obtidos no mercado internacional de créditos, que se beneficiou dos “petrodólares” provenientes do aumento dos preços dos hidrocarbonetos na década de 1970 – os “Choques do Petróleo”.

A grande magnitude desse processo de concentração de poder de mercado, bem como a emergência desse mercado de créditos global foram responsáveis por deslocar o centro dinâmico de reprodução ampliada do capital para a dimensão financeira. O crescimento do volume dos investimentos externos direto foi apontado por Chesnais (1996) como evidência do processo de financeirização da economia.

O cenário global de baixo crescimento econômico e a nova fase de concorrência capitalista evidenciaram a obsolescência da racionalidade fordista, que se caracterizava pela produção e consumo em massa e por um modelo rígido de gestão da força de trabalho com contratos por tempo indeterminado e com uma série de direitos e garantias trabalhistas. O capitalismo, em sua fase financeirizada, requeria, desta forma, uma maior flexibilidade produtiva, capaz de atender alterações rápidas na demanda cada vez mais diversificada.

Nesse contexto de declínio do fordismo, emergiram novos modelos de gestão da produção e do trabalho, mais bem adaptados à nova realidade socioeconômica. Dentre esses modelos, destacou-se o “toyotismo”, que emergiu nas fábricas da

empresa japonesa Toyota. Os elementos mais inovadores no modelo japonês, como afirma Coriat (1994), foram forjados por uma série de condicionantes históricos, sociais e culturais daquele país, tendo na flexibilidade produtiva sua principal característica.

Para uma melhor compreensão do processo de desenvolvimento do toyotismo enquanto nova racionalidade produtiva do capital, convém citar a conjuntura japonesa posterior à Segunda Guerra Mundial. Coriat (1994) afirmou que a escassez de matéria prima, espaço e capital se configurava como uma importante restrição para a reprodução do modelo fordista de produção e consumo em massa no território japonês.

A partir dessa realidade socioeconômica, a Toyota desenvolveu um modelo inovador para a gestão da produção totalmente orientada pela demanda. A inversão lógica que representava a produção toyotista foi responsável por viabilizar um parque industrial naquele país marcado pelo baixo crescimento econômico e pela escassez de matéria prima, espaço e capital.

A competitividade internacional das indústrias japonesas era fundamental na estratégia de desenvolvimento nacional do Japão, uma vez que – priorizando as exportações – este país obtinha divisas para a aquisição de bens que não se conseguia produzir nacionalmente, incluindo suprimentos alimentícios e matéria-prima.

A produção em massa, na busca constante por garantir maior competitividade internacional, tinha como vetor a ideia de que os estoques seriam a expressão material de um excesso de pessoal. Diante desse entendimento, os grandes estoques, comuns nas fábricas fordistas, representariam desperdício de matéria prima e de espaço que deveria ser eliminado. Sendo assim, a fábrica ideal para o modelo japonês, conforme Coriat (1994, p. 33), seria aquela que conseguisse reduzir “suas funções, equipamentos e efetivos estritamente necessários para satisfazer a demanda diária ou semanal”.

Ao buscar formas de operar sem estoques – um dos aspectos que caracterizou o que ficou conhecido como método *just-in-time* –, o engenheiro Taiichi Ohno inverteu a racionalidade da produção a partir de uma nova forma de acionamento das etapas

produtivas. Sobre essa nova lógica produtiva, Gounet (1999, p. 26) referiu que o modelo desenvolvido pela empresa Toyota “baseia-se um pouco no exemplo dos supermercados: enchem-se as prateleiras, os clientes veem se servem e, conforme fazem compras, a loja volta a encher as prateleiras”.

Uma das principais inovações que surgiram a partir da racionalidade toyotista foi o *kanban*. Esta técnica de comunicação entre as células semiautônomas, unidade básica da organização produtiva nas fábricas japonesas, consistia na adoção de placas com informações que funcionavam como sinalização visual para melhorar o fluxo produtivo. Um *kanban*, que era destacado de uma peça, ou semiproduto utilizado, no processo produtivo, passou a servir de comando para que outra célula repusesse a referida peça.

As células semiautônomas toyotistas foram responsáveis pelo início de um processo que alterou profundamente a natureza do trabalho nas fábricas japonesas. Essa forma de organização produtiva possibilitou a criação de um sistema inovador de controle sobre os trabalhadores, em que a fiscalização era realizada de forma horizontal no processo produtivo. Foi o que ficou conhecido como “Sistema de Qualidade Total”, no qual o controle do trabalho de qualquer operário nas fábricas toyotistas ocorria, em um primeiro momento, pela fiscalização dos membros de sua própria célula semiautônoma e, posteriormente, pelos membros das células produtivas posteriores no processo produtivo.

A partir desse “Sistema de Qualidade Total”, foram extintas as funções que desempenhavam, de forma exclusiva-hierarquizada-centralizada, o controle de qualidade dos produtos e dos processos. Essas atribuições foram absorvidas por todos e passaram a ser desempenhadas, cumulativamente, pelos próprios operários em pleno processo produtivo.

Diante desse sistema de controle horizontal, que adicionou novas atribuições à rotina dos operários das fábricas japonesas, teve início o processo de mudança da natureza do trabalho fabril. Nas fábricas da Toyota, o trabalho se complexificou ao deixar de ser algo puramente físico e passar a envolver aspectos intelectuais.

Ainda sobre a mudança da natureza do trabalho a partir da racionalidade produtiva japonesa e sobre o aumento do envolvimento intelectual do trabalhador na

produção capitalista, convém citar seu modelo de automação industrial. Diretamente vinculado ao novo paradigma tecnológico microeletrônico, o maquinário das fábricas japonesas tinha a capacidade de ser adaptado à produção de uma grande variedade de modelos de um mesmo produto.

A flexibilidade da automação nas fábricas japonesas se dava a partir de pequenos ajustes realizados pelos próprios operadores das inúmeras máquinas. Esse procedimento não era meramente mecânico, mas exigia determinadas habilidades intelectuais dos operários. Com o desenvolvimento tecnológico e a maior utilização de máquinas na produção (composição orgânica do capital), cresceu a exigência por novas habilidades intelectuais dos operários na produção capitalista.

A presença cada vez maior desse componente tecnológico, fez com que os capitalistas procurassem outras formas de incrementar a produtividade do trabalho, integrando a dimensão intelectual, que gradativamente assumiu maior relevância nesse processo. Nesse sentido, conforme Alban (1999), foi intensificada, nas fábricas toyotistas, a realização dos ciclos de treinamentos.

Nesses espaços de capacitação profissional, os operários japoneses adquiriam conhecimento sobre todas as etapas do processo produtivo, tornando-se habilitados a assumir qualquer função no processo produtivo. Esse tipo de formação consolidou o modelo que promovia a *desespecialização* do trabalhador como forma de garantir o aumento da produtividade do trabalho.

A partir do processo de *desespecialização*, emergiu o trabalhador polivalente, o qual tinha a capacidade de identificar anomalias no funcionamento de qualquer máquina por ele operada, fazer pequenas adaptações e reparos, além de controlar a qualidade dos produtos e processos, seja de forma individual, seja de forma coletiva.

A relação homem-máquina foi alterada de modo significativo e o avanço tecnológico no processo produtivo nas fábricas japonesas possibilitou a ampliação exponencial da utilização de robôs. O uso dessas máquinas, inicialmente, ficou restrito ao Japão; porém, passou a se propagar de forma global, desencadeando o processo de substituição de trabalho vivo por trabalho morto, proporcionando o crescimento do chamado *desemprego estrutural*.

Esse aumento da “composição orgânica do capital” na produção capitalista acabou por diminuir o poder de barganha dos trabalhadores e modificou os mercados de trabalho em escala global, uma vez que o toyotismo estabeleceu-se como novo paradigma produtivo capitalista.

Além de transformar a natureza do trabalho nas fábricas e modificar o mercado de trabalho global, a racionalidade produtiva japonesa proporcionou maior distribuição espacial da produção capitalista. Do ponto de vista da estrutura organizacional das empresas, a descentralização da produção se deu a partir de subcontratações de empresas menores para o fornecimento de peças ou semiprodutos para as empresas contratantes, tendo como objetivo a externalização de custos.

Conforme Coriat (1994), as subcontratações e a dispersão geográfica da produção capitalista tiveram como pano de fundo a busca por localidades onde o controle sobre o trabalho fosse maior. A descentralização produtiva se coadunava também ao imperativo da flexibilidade, pois a empresa contratante poderia aumentar, diminuir ou suspender a compra de peças com mais rapidez e menos custos, a qualquer momento – o que era entendido como uma vantagem, se comparada à necessidade de demissões e contratações de novos operários.

Foi no bojo dessas mudanças relacionadas ao mundo do trabalho, que o paradigma toyotista se expandiu globalmente e se consolidou a partir de um novo contexto socioeconômico muito adverso ao do trabalhador. O aumento do *desemprego estrutural*, motivado pelo novo paradigma tecnológico microeletrônico e pela generalização da estratégia das terceirizações, reconfigurou mundialmente a morfologia do mercado de trabalho, tornando-o mais fragmentado.

Essa realidade do mercado laboral acabou por diminuir o poder de barganha dos trabalhadores. Na década de 1980, percebeu-se uma onda de mudanças nas leis trabalhistas, que atingiram, principalmente, aqueles países com legislações que apresentavam princípios protetivos dos trabalhadores. Tais reformas trabalhistas tiveram como objetivo diminuir o rol de direitos e as garantias trabalhistas, sob a justificativa de melhoria nos indicadores de emprego. Com efeito:

O contrato de trabalho que se estabelecia entre as duas partes do pacto laboral sofreu alteração radical do ponto de vista jurídico. Importa enfatizar

que as reformas que atingiram o direito do trabalho acabaram por oferecer ao capital respaldo jurídico capaz de legalizar as múltiplas formas de contratação (DIAS, 2011, p. 155).

Esse movimento de revisão nas legislações trabalhistas foi forte nas décadas de 1990, 2000 e 2010, em distintos países capitalistas. A ofensiva do capital sobre os trabalhadores teve como objetivo instituir novas formas de relações trabalhistas, mais adaptadas ao novo padrão de acumulação, mais diversificado e instável.

No tocante à legislação trabalhista, esse valor da flexibilidade se materializou a partir da regulamentação de novas modalidades de contratação por jornada parcial, pelos contratos de trabalho por tempo determinado.

Vasapollo (2005), ao escrever sobre a reforma trabalhista italiana, citou 44 tipos de contratos previstos na legislação trabalhista aprovada em 1997, no chamado “Pacote Treu”. Os contratos terceirizados, os estágios, o home-office, o *part-time* e o zero-hora foram exemplos dessas novas formas de contratação que surgiram desse movimento de flexibilização da legislação trabalhista italiana.

Outro exemplo da onda flexibilizadora que atingiu os mercados de trabalho ao redor do mundo ocorreu na Espanha. Em 2012, o país ibérico aprovou uma reforma trabalhista que facilitou as demissões e passou a prever novas formas de contratações, de modo parcial e temporário.

Também na França, em agosto de 2016, entrou em vigor a legislação trabalhista que estabeleceu a prevalência do acordo particular entre contratantes-contratados, contrariando o que estabelecia a legislação trabalhista no país. Essa prevalência do “acordado” sobre o “legislado” também foi central na Reforma Trabalhista aprovada no Brasil em 2017.

Nacionalmente, o ano de 2017 foi marcado pelo acirramento da ofensiva capitalista sobre os aspectos protetivos da legislação trabalhista brasileira. Por meio da Lei nº 13.429/2017, foi regulamentada a possibilidade da terceirização das atividades fins das empresas. A aprovação da terceirização irrestrita e a consequente flexibilização das relações trabalhistas significou piores condições na qualidade de vida dos trabalhadores. Precarizações que puderam ser observadas nos dados compilados pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos

Socioeconômicos (DIEESE) acerca das Atividades Tipicamente Terceirizadas (ATT's).

Na Nota Técnica nº 172, de março de 2017, o DIEESE apontou diferenças significativas entre as ATT's e as Atividades Tipicamente Contratantes (ATC's). Em relação à rotatividade nos postos de trabalho, no ano de 2014, verificou-se nas ATT's uma taxa de 57,7%, enquanto nas ATC's a mesma taxa ficou em 28,8%. Esses números indicavam haver maior rotatividade nas ATT's, o que interferia negativamente no tempo médio de duração de seus vínculos empregatícios: entre as ATT's, o tempo médio de duração do vínculo empregatício, no ano de 2014, foi de 2 anos e 10 meses; já nas ATC's foi de 5 anos e 10 meses.

O grau de rotatividade e o tempo médio do vínculo empregatício nas ATT's e ATC's impactam diretamente na remuneração média dessas ocupações. No ano de 2014, a remuneração média nas ATC's foi de R\$ 2.639,00, enquanto nas ATT's somente chegou à R\$ 2.021,00.

Ainda em 2017, além da ampliação da possibilidade de terceirizações, também foi aprovada a Lei nº 13.467/2017, que alterou a Consolidação das Leis Trabalhistas Brasileiras (CLT) e formalizou diferentes modalidades de contratações. Em relação à sua natureza, o contrato intermitente foi um bom exemplo dessas inovações. Quanto à jornada, regulamentou-se a condição de trabalho parcial. Outra novidade prevista na Lei nº 13.467/2017 foi a regulamentação laboral dos trabalhadores "pejotizados", a partir da figura jurídica do Profissional Autônomo Exclusivo, e do trabalho remoto.

Essas mudanças jurídicas na regulação da relação entre trabalho e capital colocaram em xeque as jornadas fixas de trabalho, o contrato de trabalho por tempo indeterminado, a perspectiva de construção de carreira, entre outros. Nesse sentido, foi possível compreender a flexibilização nas recentes reformas trabalhistas ao redor do mundo como um desdobramento da lógica produtiva toyotista, como observara Harvey (2006).

Essas novas modalidades de contratos, como *part-time*, terceirizados, *home-office* e temporários, acabaram por transformar drasticamente o mundo do trabalho. A nova morfologia do mercado de trabalho, que surgiu com o aumento do número de trabalhadores regidos por essas novas modalidades de contratos, era mais

segmentada e apresentava uma clara fratura entre uma pequena parcela de trabalhadores estáveis e uma maioria de precarizados com menos direitos (HARVEY, 2006).

O grande número de trabalhadores que se sujeitou aos contratos com menos direitos e garantias trabalhistas foi explicado pelo maior domínio do capital sobre o trabalho, uma vez que os capitalistas se beneficiaram da maior fragilidade dos trabalhadores perante o ambiente de incertezas causadas pelo desemprego estrutural para impor sua agenda de intensificação da exploração do trabalho. Sobre isso, Alves (2006, p. 95) observou: “através do medo do desemprego, o trabalhador assalariado consente maior nível de exploração da sua força de trabalho e renuncia a direitos sociais e trabalhistas”.

Diante da precarização do trabalho, a figura do trabalhador que outrora desempenhava sua trajetória profissional numa mesma empresa, gradativamente se tornou cada vez mais obsoleta. As incertezas com relação ao futuro faziam com que os trabalhadores perdessem o referencial de longo prazo e ficassem à deriva diante da instabilidade de sua vida laboral (SENNETT, 2005).

Percebia-se, nesse período, um crescimento do setor de serviços, o qual passou a incorporar parte da massa de trabalhadores expulsos da indústria a partir da maior utilização de máquinas no processo produtivo. Esse movimento de realocação da força de trabalho para esse setor da economia provocou não somente a complexificação, estratificação e polarização do mercado de trabalho, como também a pauperização daqueles que vendiam a força de trabalho para sobreviver.

A partir do crescimento do setor de serviço, consolidou-se um discurso teórico que relacionava a perda relativa de empregos na indústria ao surgimento de uma sociedade pós-industrial na qual os trabalhadores do setor de serviços, mais bem qualificados e remunerados – o “novo padrão”. No entanto:

Essa tese se demonstrou um equívoco enorme. Evaporou-se. Desmanchou-se no ar. Na contrapartida, vem aflorando em escala global uma tendência caracterizada pela expansão significativa de trabalhos assalariados e mal remunerados no setor de serviços (ANTUNES, 2018a, p. 33).

É certo que novas ocupações surgiram nesse processo; contudo a maioria dos postos de trabalho criados, além de não demandarem maior qualificação profissional, se caracterizavam pela baixa remuneração. Destacaram-se, nesse caso, os profissionais das empresas de *telemarketing* e *call-centers*, redes de *fast-foods*, hotéis, *shoppings centers*, entre outros.

Os profissionais admitidos nessas empresas – que se transformaram em grandes empregadoras nessa conjuntura – podiam ser compreendidos como o “novo proletariado do setor de serviço” (ANTUNES, 2018a). Segundo o autor, esse fenômeno dizia respeito ao processo histórico pelo qual os trabalhadores do setor de serviços se distanciaram da modalidade de trabalho intelectual e, perante uma nova natureza laboral, passaram a desempenhar tarefas que requeriam menor qualificação.

Nesse caso, a proletarização dos trabalhadores do setor de serviços representou uma grande ofensiva capitalista sobre os rendimentos do trabalho, tendo em vista que esse setor passou a ser o maior empregador nas economias capitalistas. Essa ofensiva sobre os trabalhadores foi favorecida pela regulamentação das formas de contratação por tempo determinado. Desse modo, aprofundou ainda mais a fragmentação do mercado de trabalho e precarizou a vida daqueles que sobreviviam exclusivamente pela venda de sua força de trabalho.

Antunes (2008), ao escrever sobre o estranhamento do trabalho na contemporaneidade, sugeriu que o cenário adverso, ao qual estavam expostos os trabalhadores, propiciava maior domínio do capital sobre a vida dos operários fora das fábricas, na medida em que os condicionavam à perpétua requalificação, visando sua adaptação à nova dinâmica do mercado laboral.

A necessidade de requalificação, que antes operava nos ciclos de formação dentro das empresas com inspirações toyotistas, agora recaía sobre os trabalhadores condicionando suas vidas dentro e fora das fábricas, ajustando sua rotina conforme as necessidades intrínsecas aos objetivos dos capitalistas. Esse processo renovado

de domínio direto do capital sobre a vida dos operários fora das fábricas foi denominado de “captura da subjetividade dos trabalhadores”³.

A respeito da subjetividade dos trabalhadores, Alves (2009, p. 06) descreveu o processo de captura a partir de “um dispositivo organizacional e ideológico que buscava debilitar (e anular) – ou negar – o caráter antagônico no seio da produção do capital”.

Os sistemas de remuneração, cada vez menos relacionados exclusivamente à jornada de trabalho, consistiram em outro aspecto relevante para o processo de captura da subjetividade do trabalhador. Era cada vez mais comum esses sistemas variáveis de remuneração que premiavam, de forma significativa, vendas ou aumentos na produtividade.

Imersos nessa lógica, os trabalhadores passaram a orientar sua vida a partir do incessante processo de requalificação profissional. Criou-se, dessa forma, um trabalhador devotado aos anseios da produção, ao ponto de eles próprios assumirem os custos dessa perpétua requalificação, por acreditarem que isso garantiria a melhoria em seus padrões de vida.

Nesse cenário, o fenômeno das plataformas digitais despontou como uma importante ferramenta de gestão do trabalho na atual fase do Capitalismo da Era Digital. Fenômeno esse que se adequou às transformações relacionadas ao mundo do trabalho. É sobre esse aspecto que foi discutido a seguir.

1.2. A ECONOMIA DA ERA DIGITAL E AS PLATAFORMAS DIGITAIS

As mudanças descritas anteriormente abriram as portas para a emergência de novos modelos de negócios, cada vez mais vinculados às tecnologias da informação. Srnicek (2017) evidenciou o peso que essas empresas baseadas na internet

³ Alves (2006, p. 89) sobre o processo de captura da subjetividade do trabalhador atenta para “seu caráter ideacional, ou seja, ela não ocorre de fato, de modo perene, sem resistências, simulações e contradições”.

possuíam na atual fase do capitalismo, e apontou suas implicações para o mercado laboral.

Srnicek (2017) afirmou que as empresas da Economia Digital estavam dinamizando o processo de acumulação capitalista. Para o autor, esse movimento fez parte de um *continuum* de acontecimentos, marcados pela reestruturação produtiva da final da década de 1960, pelas oscilações da década de 1990 e pela crise econômica de 2008.

O autor supracitado argumentou que o dinamismo das empresas do setor digital vinha guiando o crescimento econômico nos últimos anos, havendo entrelaçamento dessas empresas com os setores da economia tradicional. Nesse momento histórico, obras relacionadas à infraestrutura digital se configuraram como um eixo importante de investimentos públicos e privados.

As plataformas digitais foram elementos centrais para compreender o entrelaçamento entre a economia tradicional e a economia digital. Casilli e Posada (2019, p. 2) afirmaram que o “conceito de plataforma se estabeleceu na indústria de tecnologia em 2000 para designar meios digitais de intermediação que conectam pessoas, informações e produtos” (tradução livre).

O formato dessas plataformas possuía grande abrangência. Srnicek (2017) desenvolveu uma tipologia para as plataformas digitais, dividindo-as em quatro grandes grupos: 1) as “plataformas de publicidade”, como sendo aquelas que têm como negócio a prestação de determinados serviços digitais, em que os hábitos dos usuários transformam dados que propiciam anúncios publicitários direcionados, como é o caso do Google; 2) as “plataformas de produtos”, que são aquelas que transformam um produto em serviços disponibilizados para seus assinantes, como é o caso da Spotify, provedor de músicas; 3) as “plataformas enxutas”, que fazem o seu modelo de negócio a partir de bens materiais que não lhes pertencem (como por exemplo, a Airbnb no mercado de hospedagem); e 4) as “plataformas industriais”, que transformam procedimentos tradicionais nas empresas em processos dependentes da internet, tal como as operações em nuvens.

Para evidenciar a magnitude das cifras financeiras em torno das plataformas digitais, é interessante o caso da empresa/plataforma WhatsApp. O modelo de

negócio dessa empresa se baseava numa plataforma digital para trocas de mensagens, documentos, áudios e vídeos entre os usuários de um aplicativo para *smartphones*. Criada em 2009, a plataforma foi desenvolvida com o apoio de um grande fundo de investimento do Vale do Silício⁴. Cinco anos depois, em 2014, quando tinha apenas 55 funcionários, a empresa foi vendida por 19 bilhões de dólares para o Facebook, outro gigante da economia digital.

O valor bilionário dessa transação envolvendo a desenvolvedora da plataforma WhatsApp foi uma clara evidência da dinamicidade da economia digital. Reconhecia-se, como escreveu Srnicek (2017, p. 10), que as inovações nesse setor eram o que está “guiando o crescimento econômico” (tradução livre).

É por meio desse fenômeno que cada vez mais modelos de negócios surgiram e empresas tradicionais passaram a se reinventar por meio das plataformas digitais. No entanto, conforme situam Casilli e Posada (2019), ainda persistia a dificuldade das empresas tradicionais de se adaptarem às demandas muito mais fluidas desse novo ambiente “técnico-científico-informacional”.

Nota-se grande dinamicidade dessas empresas baseadas na internet, as quais se mostraram capazes de realizar grandes mudanças em um ritmo acelerado, como são exemplos o Twitter – que deixou de ser uma ferramenta para a distribuição de *podcasts* para se consolidar como uma plataforma de *microblogs* –; e a empresa Yahoo – que mudou o foco do seu negócio de uma ferramenta de busca na internet para um portal de notícias.

A capacidade adaptativa das empresas/plataformas às demandas se devia à arquitetura dessas plataformas, a qual permitia processar um volume gigante de dados. Por esse motivo, a diversificação mercadológica alcançada por essas plataformas não se limitava à variedade dos modelos dos produtos e serviços já existentes, mas à própria capacidade de criação de produtos e serviços completamente novos.

⁴ Conforme a revista Exame, nos primeiros meses a empresa desenvolvedora da plataforma WhatsApp recebeu um montante de 7 milhões de dólares do fundo “Sequoia Capital”. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/tecnologia/28-curiosidades-sobre-o-whatsapp-que-talvez-voce-nao-saiba/>>. Acesso em: 10 de set. de 2020.

Os negócios virtuais, dinamizados pelas interações entre os usuários da plataforma, geraram uma quantidade grande de dados por meio das redes construídas. Essas estruturas cresceram à medida que mais conteúdos foram sendo criados pelos participantes das redes.

Reconhecendo a eficácia desse tipo de *marketing*, algumas empresas desenvolveram modelos de negócios inteiramente dependentes dessas redes de usuários. A publicidade direcionada costumava ser uma fonte importante para obtenção de renda nessas empresas, como acontece no YouTube e no Facebook.

Por depender da interação da base de usuários, essas empresas desenvolveram estratégias de incentivo à produção de conteúdo que gere engajamento. A monetarização dos vídeos do YouTube foi um exemplo claro disso, o que “acabou criando novas formas de trabalho” (CASILLI; POSADA, 2019, p. 08).

Essa dinâmica, chamada por Srnicek (2017) de “efeito rede”, estabeleceu nas empresas/plataformas a necessidade de expandir a sua base de usuários. Desse modo, destinaram-se vultuosos investimentos para aumentar ou manter essa rede, o que motivava a aproximação dessas empresas aos grandes investidores do mercado financeiro.

Para Schor (2017, p. 36), “quanto mais as plataformas são integradas e apoiadas por grandes empresas que dominam a economia, mais monopolizado o setor”. Slee (2017) também abordou a relação entre o surgimento dessas empresas/plataformas e os grandes fundos de investimentos para evidenciar a subordinação dessas estruturas à lógica da valorização do capital.

Como exemplo dessa tendência à monopolização desse mercado das plataformas digitais, pode-se citar o Facebook. A empresa/plataforma criada pelo bilionário Mark Zuckerberg, durante sua trajetória empresarial, comprou várias empresas similares com intuito de eliminar possíveis concorrências; o que levou, aos dias de hoje, ao controle do Instagram e do WhatsApp, que juntos agregaram mais de 2,7 bilhões⁵ de usuários ao redor do mundo.

⁵ Dados obtidos no relatório *Facebook Reports Fourth Quarter and Full Year 2018 Results* (MENLO PARK, 2018). Disponível em: <https://s21.q4cdn.com/399680738/files/doc_financials/2018/Q4/Q4-2018-Earnings-Release.pdf>. Acesso em: 17 de ago. de 2020.

Outro caso semelhante foi o da empresa/plataforma LinkedIn, vendida por 26 bilhões de dólares⁶ para a Microsoft. O que estava em jogo nessa aquisição era o grande volume de informações a respeito das habilidades e dos empregos de seus usuários, uma importante fonte de dados passíveis de serem acessados e, posteriormente, monetizados.

A necessidade de expansão da base de dados fez com que as empresas/plataformas passassem a atuar em várias frentes na busca por mais dados, estabelecendo, com isso, uma concorrência indireta com outras empresas/plataformas que atuavam em nichos diferentes. Sobre isso, Srnicek (2017, p. 62) disse que essa “tendência para a convergência inflamava a competição internacional”, que culminou em mais aquisições e concentração de mercado.

O contexto extremamente dinâmico proporcionado por esse ambiente mais competitivo favoreceu o surgimento de novas atividades laborais no setor de serviços. Nesses termos, destacaram-se os atendentes em *call centers*, os vendedores do comércio digital, os motoristas de aplicativos, os técnicos na indústria de *software*, dentre outros. Postos de trabalhos esses que, na Era Digital, assujeitaram os profissionais à uma lógica trabalhista contraditória que:

articula tecnologias do século XXI (TICs) a condições de trabalho herdadas do século XX; 2) combina estratégias de intensa emulação de teleoperadores/as ao modo da flexibilização toyotista, com técnicas gerenciais tayloristas de controle sobre o trabalho predominantemente prescrito e 3) associa o trabalho em grupo com a individualização das relações de trabalho, estimulando tanto a cooperação como a concorrência entre os trabalhadores (ANTUNES, 2018a, p. 80).

Essas atividades econômicas desenvolvidas no curso da Era Digital foram, em sua maioria, caracterizadas pela alta intensidade, envolvendo pouca criatividade. Ademais, constituíam-se em tarefas simples, isoladas e não ofereciam perspectiva de estabilidade no futuro. Os motoristas da plataforma da empresa Uber – objeto de estudo nesta pesquisa – constituíram o exemplo mais emblemático dessa realidade social.

⁶ Dados encontrados em Srnicek (2017).

Esses profissionais se enquadraram no que Antunes (2018b, p. 39) nominou de “infoproletários” – aqueles trabalhadores, os quais “em qualquer atividade que [...] desempenha [...] depende da máquina digital, informacional, do smartphone ou de alguma modalidade de trabalho digital”. Aqui, o *Smartphone*, na qualidade de tecnologia digital, foi a ferramenta indispensável para o trabalho dos motoristas uberizados.

Partindo dos motoristas uberizados como parte desse “infoproletariado”, adotou-se como hipótese de pesquisa que, ao vivenciarem a logística dessa modalidade de trabalho por plataforma digital, esses trabalhadores incorporaram ao seu discurso elementos da ideologia do empreendedorismo e naturalizaram a precariedade da relação de trabalho na qual estavam sujeitos.

Segundo a Organização Internacional do Trabalho (OIT), as plataformas digitais representaram as principais mudanças recentes no âmbito do trabalho (BERG et al., 2018). O modelo de negócio da empresa/plataforma Uber, representante da chamada “Economia do Compartilhamento”, proporcionou uma verdadeira revolução no mercado de trabalho no mundo todo, ao conectar uma multidão de motoristas que prestam serviço de transporte particular urbano, a uma multidão de usuários demandantes desse serviço.

A Uber atua interligando os dois polos da prestação do serviço de transporte particular de passageiros, entretanto, seu aspecto inovador repousa em seu próprio modelo de negócio, centrado na utilização de uma plataforma digital. Partindo do discurso que mescla a proposta de geração de renda desburocratizada e o consumo racional de bens e recursos, a Uber é uma herdeira dos valores contraditórios da “ideologia californiana”, em que a tecnologia é entendida como principal fator para a eliminação das falhas do mercado, promovendo um consumo mais racional.

Esse tipo de modelo de negócio que se estabeleceu por meio dessas “plataformas enxutas” foi apontado como um aspecto ambientalmente positivo, já que partia do compartilhamento de bens e recursos que dispunham de períodos ociosos de utilização, como era o caso dos carros utilizados por motoristas cadastrados na plataforma da empresa Uber.

Enquanto espaço virtual privado em que, de um lado, estão os passageiros e, de outro lado, os motoristas prestadores do serviço de transporte particular urbano, a Uber auferir sua renda a partir das taxas sobre cada trajeto intermediado por sua plataforma. Ou seja, a sua rentabilidade está diretamente relacionada à sua rede de usuários. Monteiro (2017) diz que:

A principal vantagem do Uber (especialmente na versão mais popular, UberX) sobre sua concorrência, assim, é a conexão que sua plataforma realiza entre duas multidões. De um lado, estão os prestadores do serviço que não poderiam oferecer seu trabalho como motoristas particulares no esquema de um emprego tradicional, porque têm outros compromissos – por exemplo, têm um emprego no horário comercial, têm de cuidar de filhos pequenos, etc. – e os prestadores que não teriam acesso a tais empregos como motoristas particulares. Do outro lado, os tomadores do serviço que não teriam demanda por um motorista particular, mas têm demandas pontuais que, agregadas pela plataforma, formam o mercado que cria as condições para que os primeiros possam prestar seus serviços (MONTEIRO, 2017, p. 222).

Sendo definida por Schor (2017) como uma espécie de corretora, a lucratividade da Uber deriva de uma espécie de taxa de corretagem, que será tão maior, quanto for a diferença entre os valores cobrados aos passageiros e aqueles recebidos pelos motoristas.

Nas empresas/plataformas similares à Uber, as principais regras da prestação de serviço são definidas por seus algoritmos. Sobre isso, Srnicek (2017) afirmou que as programações desses algoritmos maximizaram a lucratividade dessas empresas a partir do controle sobre os trabalhadores e a intensificação da exploração do trabalho. Ainda sobre isso, Abílio (2020) falou do gerenciamento algorítmico como forma de consolidação do trabalho *just-in-time*.

No caso da Uber, essa empresa/plataforma traçou a sua estratégia para garantir a expansão da sua base de usuários e a eliminação dos concorrentes para obtenção de poder de mercado, ao determinar quem será o motorista eleito para atender determinado passageiro, o valor cobrado pelo trajeto e o percentual que cabe à empresa.

Os preços foram ajustados como parte das estratégias das empresas participantes desse mercado. Quanto maior o número de usuários, motoristas e clientes dessas empresas/plataformas, mais agressivas são as estratégias de

definição desses preços. Conforme Srnicek (2017) e Abílio (2020), esse processo tende à monopolização desses mercados.

Tanto as tarifas cobradas por viagens, quanto as taxas de corretagem, obedecem à lógica própria desse mercado, tornando a remuneração dos motoristas prestadores de serviços cadastrados um componente residual desses dois preços. Portanto, pode-se afirmar que a renda dos motoristas também está assujeitada a essa disputa por poder de mercado.

Quanto maior o número de motoristas cadastrados, menor será o preço cobrado pela corrida; e quanto menor o valor da corrida, maior o número de usuários cadastrados na plataforma. Diante disso, tem-se que a intensificação do trabalho nas plataformas é proporcional à base de usuários nessas plataformas e ao poder de mercado da empresa/plataforma.

Em um cenário no qual os trabalhos precarizados se tornaram a regra, cada vez mais, são atraídos milhares de trabalhadores⁷, os quais prestam serviços de transporte particular urbano e que se submetem à essa forma de geração de renda a partir da plataforma Uber. Nessa ótica, diz-se que esse modelo de atuação da Uber se assemelha à outras formas de trabalho por plataformas de microtarefas⁸.

A utilização de multidões para realizar tarefas simples não é uma novidade, mas as plataformas digitais proporcionaram maior agilidade a esse processo, pois conseguiram, segundo a Berg et al. (2018, p. 6), “transformar empregos em tarefas [...] e facilitar novas formas de mercantilização do trabalho, vendendo-o a partir de uma demanda” (tradução livre).

Essas novas formas de mercantilização e exploração da força de trabalho resultaram em condições de trabalho muito precárias, mas que são mascaradas pela ideia de intensificação do trabalho e incremento da remuneração dos trabalhadores partir do volume de corridas. A respeito disso, Berg et al. (2018, p. 36) trouxeram a fala de um trabalhador da Uber, o qual afirmou que essa modalidade de trabalho “não

⁷ Tradução do termo em inglês *crowdwork*.

⁸ Tradução do termo em inglês *microtask*.

é para todos, porque precisa de uma habilidade para encontrar trabalho suficiente para fazê-lo parecer valer à pena” (tradução livre).

Um dos elementos que corrobora com a precarização do trabalho é o próprio sistema de avaliação dos motoristas por parte dos passageiros, o qual impõe um padrão comportamental desejado pela empresa ao trabalhador. De acordo com as notas atribuídas pelos clientes para cada viagem, os motoristas cadastrados são classificados, de forma que aqueles com melhores avaliações são beneficiados com um maior número de viagens; enquanto os que não alcançam o limiar de qualidade estabelecido pela Uber são “punidos” de forma escalonada, podendo chegar ao descredenciamento definitivo do motorista.

Essa lógica de avaliação extremamente individualizada acirrou ainda mais a concorrência entre os motoristas cadastrados na plataforma. Essa lógica da concorrência fez com que muitos motoristas adotassem estratégias visando agradar os passageiros – como oferecer “mimos” (balas, chicletes, água, etc.) – para, assim, se diferenciarem de outros motoristas e influenciarem positivamente na sua avaliação, caracterizando-se como mais um custo assumido pelo motorista.

Para garantir uma remuneração minimamente satisfatória, os motoristas prestadores de serviço pela plataforma da empresa Uber tenderam a aumentar suas jornadas de trabalho, para conseguirem maior volume de serviços. Uma contramedida adotada pela empresa, tendo em vista esse comportamento frequente entre os motoristas da Uber, foi tentar disciplinar o tempo de descanso dos motoristas cadastrados.

Sobre isso, cita-se a matéria publicada em fevereiro de 2018 na versão *online* do *The Washington Post*, na qual o então diretor de gerenciamento de produtos do Uber Sachin Kansal descreveu o dispositivo que estabelece período de descanso de 6 horas para cada 12 horas de trabalho na plataforma (SIDDIQUI, 2018).

Essa tendência de longas jornadas de trabalho antagonizava uma das principais motivações mencionadas pelos prestadores de serviço por plataformas digitais. Segundo Berg et al. (2018), no relatório sobre o trabalho por plataforma publicado em 2018, 22% dos trabalhadores na América Latina preferiam essa forma

de trabalho em detrimento daquelas mais tradicionais com jornada definida pelo empregador.

Nesse sentido, pode-se dizer que essa motivação seria ocasionada por uma falsa ideia de liberdade “conquistada” pelos trabalhadores por plataforma, pois a partir do controle dos preços e de seus algoritmos, as empresas/plataformas estabeleciam as condições para o aumento da jornada diária de trabalho. Essa tendência era generalizada, visto que a própria empresa/plataforma tentou, conforme artigo anteriormente citado do *Washington Post*, disciplinar os períodos de descanso desses motoristas, como forma de evitar maiores problemas de saúde e riscos de acidentes envolvendo os passageiros/motoristas.

A rápida expansão global da plataforma Uber, onde seu nome passou a significar sinônimo de transporte particular de passageiros em mais de 600 cidades de 60 países, evidenciou sua competitividade e sua capacidade em promover uma intensificação do trabalho. Todavia, apesar desses números e do signo assumido no imaginário dos seus milhões de passageiros e motoristas, a empresa não se definia como atuante no ramo dos transportes.

Em sua comunicação publicitária, ela se vendeu enquanto empresa de soluções tecnológicas para o setor de transporte urbano. Dessa forma, esse discurso tornou-se parte de um artifício para permanecer à margem das legislações trabalhistas dos países em que atuava.

Scholz (2016) e Slee (2017), ao abordarem a estratégia de empresas/plataformas como a Uber, revelaram que fazia parte das suas estratégias agir ilegalmente, como forma de conquistar uma base de usuários (motoristas e passageiros) suficientemente grandes, sem que tivessem elementos legais suficientes para pressionar o poder público pela regulamentação de suas atividades.

Nesse período de atuação à margem da legislação e cativando sua base de usuários, qualquer ameaça ao seu modelo de gestão da força de trabalho “sob demanda” foi rebatida pelo *lobby* em favor da empresa – de que funcionava como fonte de renda para muitos motoristas prestadores de serviço e como meio de transporte para passageiros do mundo todo.

Definindo-se como empresa de tecnologia, a Uber tratava os motoristas cadastrados ora como “clientes”, ora como “contratantes”, e não como funcionários, efetivamente. Sobre a nomenclatura de “contratantes”, Teodoro, D’Afonseca e Antonieta (2017, p. 10) analisaram que há uma inversão, pela qual:

tem alegado ser ela, Uber, a contratada, uma vez que seus motoristas é que contratariam o aplicativo por ela desenvolvido, para a prestação de seus serviços, e não ela, Uber, quem utiliza os motoristas para a execução de seu modelo de negócio, dependendo a geração de valor para empresa diretamente do modo como eles prestam a ela os seus serviços.

Assim, percebe-se que, mesmo num contexto de profundas mudanças em legislações trabalhistas ao redor do mundo (como no caso da Lei 196, de 1997, na Itália; e da Lei 13.467, de 2017, no Brasil), os novos modelos da gestão de trabalho, como a Uber, radicalizaram ainda mais essa flexibilidade, ao tentar eliminar qualquer relação jurídica entre a empresa desenvolvedora da plataforma digital e os motoristas prestadores de serviço de transporte particular urbano.

Diferentemente de Standing (2011), o qual afirmou que os trabalhadores por plataformas digitais eram parte, pela perda da condição salarial, da nova classe social nominada de *precarizados*; Antunes (2018a) sugeriu que os trabalhadores da Uber se tornaram a parte mais clara do intenso processo de proletarização dos trabalhadores do setor de serviços.

Nessa direção, faz-se necessário avançar na análise sobre a relação trabalhista que se estabelece entre motoristas e empresas/plataformas de intermediação de serviço de transporte particular urbano e do processo de proletarização dos condutores de automóveis. É sobre isso que se problematizou no próximo capítulo, partindo dos modelos de negócios dessas empresas autointituladas como integrantes do movimento da *Economia do Compartilhamento*.

2. A ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO E A DESORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

O presente capítulo pretendeu analisar os aspectos gerais do modelo de negócios da empresa Uber como parte da *Economia do Compartilhamento*. Esse esforço mostrou-se útil para compreender as recentes transformações que ocorreram nas sociedades capitalistas, principalmente na dimensão do trabalho, proporcionadas pelas tecnologias próprias da fase de desenvolvimento capitalista, conhecida como “Quarta Revolução Industrial”.

Dentre essas tecnologias, ganharam destaque as plataformas de transportes individuais urbanos, em particular a Uber, que foram indispensáveis para o funcionamento das empresas da *Economia do Compartilhamento* no bojo da Quarta Revolução Industrial.

Para melhor compreender a emergência desse novo paradigma tecnológico que surgiu com a Quarta Revolução Industrial, também denominada “Revolução 4.0”, resgataram-se, de modo sucinto, as principais tecnologias que marcaram as Revoluções precedentes como esforço de situar o contexto de emergência da *Economia de Compartilhamento*.

2.1. A REVOLUÇÃO 4.0 E O MUNDO HIPERCONECTADO

Apesar de já haver fábricas que usavam energia hidráulica na cidade portuária de Manchester na Inglaterra, foi só no século XVIII, com o domínio da tecnologia para utilização do carvão mineral na produção de ferro e o desenvolvimento das máquinas a vapor, configurando a Primeira Revolução Industrial. Esse revolucionamento e incremento industrial da época permitiu o aumento da produtividade do trabalho.

A expansão da malha ferroviária inglesa para os trens a vapor exemplificou bem os efeitos dessas tecnologias no desenvolvimento da infraestrutura das cidades. As linhas férreas, que passaram a cortar o território dos ingleses, reconfiguraram definitivamente seu espaço geográfico. A partir da nova configuração ferroviária, as fábricas poderiam se fixar em localidades e regiões distantes de rios e de outros

recursos naturais para sobrevivência. Essa mudança tanto gerou forte êxodo rural, quanto deu início a um acelerado processo de urbanização na Inglaterra.

Dessa forma, nas cidades que surgiram no entorno das grandes fábricas inglesas, foram percebidas descontinuidades radicais a partir da criação de novos espaços de vida urbano-industrial. Para os cidadãos, as noções de espaço e de tempo foram drasticamente alteradas, na medida em que se complexificam todos os aspectos de suas vidas. São exemplos dessa maior complexidade:

o excesso de estímulos, a divisão entre locais de trabalho e de moradia, a separação entre os domínios do público e do privado, os diferentes círculos de conhecimento, a racionalidade, a frieza, o anonimato, a reserva, o isolamento, o cálculo, a mobilidade, a pontualidade etc. (NICOLACI-DACOSTA, 2002, p. 197).

O próximo salto no desenvolvimento das forças produtivas se deu na Segunda Revolução Industrial, marcada pelo uso intensivo do petróleo e da energia elétrica, e pelo surgimento da indústria do aço. O epicentro da Segunda Revolução Industrial foi os EUA.

Após a consolidação dos EUA enquanto potência hegemônica, deu-se o fortalecimento do papel da ciência na produção capitalista. O método científico foi utilizado na administração e ocasionou o aumento significativo na produtividade do trabalho e, posteriormente, possibilitou uma maior automação das fábricas. Pesquisas na área da química proporcionaram o desenvolvimento da indústria farmacêutica e de plásticos.

A produtividade industrial crescia com o aumento da escala e esse movimento fez emergir estruturas de mercados mais concentradas. Para estabilizar esse modelo de acumulação baseado em oligopólios, fez-se necessário elevar o patamar de consumo a fim de torná-lo compatível à produção em massa. No contexto dos países de capitalismo avançado, as instituições estatais se reconfiguraram de acordo com os interesses do desenvolvimento capitalista, demarcando o entendimento sobre qual papel o Estado deveria assumir nesse processo.

A expansão desse modelo de produção massificada que teve origem nos EUA rapidamente seguiu em direção aos países europeus destruídos pela Segunda Grande Guerra. Assim, alterou o sistema de regulação estatal dando corpo aos

Estados de Bem-estar Social nos países da Europa Ocidental, como foi caso da Alemanha e da Itália, os quais ampliaram tanto o rol de serviços públicos quanto a regulação das relações trabalhistas.

A Terceira Revolução Industrial esteve intimamente relacionada ao desenvolvimento da microeletrônica. Segundo Castells (2000), o conjunto de mudanças a partir da eletrônica atingiu importantes setores da economia, na medida em que proporcionou melhorias significativas nos sistemas de comunicação, controle, estoque e logística.

Marcada pelo desenvolvimento da robótica e da microeletrônica, a Terceira Revolução Industrial proporcionou o aparecimento de fábricas mais flexíveis, capazes de se adaptar rapidamente à variação na produção, de acordo com as quantidades demandadas. Tem-se, assim, a ascensão do toyotismo.

O avanço tecnológico no campo da comunicação – a exemplo da internet acelerou os processos de troca de informações e criou um ambiente *técnico-científico-informacional* propício para difusão de tecnologias e procedimentos, possibilitando atender mercados muito mais fluidos.

Nas grandes empresas capitalistas, o grande volume de investimentos em seus departamentos de pesquisa e desenvolvimento transformou as plantas produtivas em ambientes muito mais automatizados. O entrelaçamento entre as tecnologias do domínio informacional e físico marcaram o surgimento das chamadas “fábricas inteligentes”.

Segundo Schwab (2016, p. 19), as fábricas inteligentes possuíam um potencial disruptivo e impactaram no mundo do trabalho, na medida em que “criam um mundo onde os sistemas físicos e virtuais de fabricação cooperam de forma global e flexível”.

Esse novo mundo desenhado pelo padrão tecnológico que integra os domínios físicos e virtuais é, em síntese, muito mais adaptado às características do consumo diversificado. A oferta de produtos e serviços alinhados ao paradigma tecnológico nascente se caracterizou por sua capacidade de ultrapersonalização em fábricas hiperautomatizadas. Essa característica propiciou o surgimento de novos produtos e serviços em um ritmo muito mais acelerado.

A rapidez e a abrangência dessas tecnologias que mesclam os domínios físicos e virtuais se consolidaram enquanto um novo paradigma para a produção capitalista, o qual se adequou ao nível de integração da atual fase do processo de globalização.

As transformações socioeconômicas, políticas e culturais proporcionadas por esse novo paradigma produtivo foram tão impactantes que popularizaram no circuito acadêmico e empresarial a possibilidade de emergência de uma nova revolução industrial, denominada “Revolução 4.0”.

Essa revolução industrial, ainda em processo de gestação, teve como principais características – além das fábricas hiperautomatizadas –, os avanços no campo do sequenciamento genético, as energias renováveis, as nanotecnologias e a computação quântica. Sobre essas características, Schwab (2016, p. 20) enfatizou o imbricamento do processo de desenvolvimento tecnológico *sui generis* da Revolução 4.0, que se estabeleceu a partir da “fusão dessas tecnologias e a interação entre os domínios físicos, digitais e biológicos”.

Para Schwab (2016), os avanços tecnológicos com potencial disruptivo no domínio físico estavam relacionados diretamente aos novos materiais utilizados pelas indústrias, como era o caso do grafeno – um material muito mais eficiente do que aqueles comumente utilizados para condução de calor e eletricidade.

Outros materiais que ganharam destaque foram os enquadrados na classe de polímeros termofixos recicláveis, que poderia ser a base para um modelo de economia circular que diminuiria a necessidade crescimento constante na utilização de recursos.

As impressoras 3D também se configuraram enquanto vetor de mudanças no domínio físico. A partir de uma fabricação aditiva, essas máquinas podiam ser utilizadas, desde a fabricação de turbinas de usinas hidrelétricas, até à produção de implantes médicos minúsculos. Esse tipo de produção representou um aprofundamento na capacidade de personalização de produtos, pois cada produto podia ser personalizado para cada consumidor específico. Ainda sobre essas impressoras, pode-se citar as pesquisas a respeito da impressão 4D. O objetivo dessa nova modalidade de impressão era criar produtos que, eles mesmos, pudessem fazer ajustes a partir de mudanças no ambiente e na forma como eram utilizados pelos consumidores.

A robótica avançada também possuiu caráter disruptivo no domínio físico no contexto da Revolução 4.0. A ampliação dos usos de robôs se tornou possível a partir da programação remota por meio das nuvens de dados. Anteriormente, a utilização de robôs na produção era restrita aos setores mais dinâmicos da produção capitalista, como o automotivo, agora, abrange mais setores da economia. O aperfeiçoamento da tecnologia dos sensores incorporados aos robôs proporcionou, inclusive, sua utilização em ambientes domésticos.

Com o desenvolvimento da robótica vinculada aos dados em nuvens foi possível a eliminação, ou diminuição da necessidade, das unidades autônomas de programação. Esse aspecto diminuiu o custo dessa tecnologia tornando-a mais acessível.

Por fim, ainda se referindo ao domínio físico das inovações tecnológicas da Quarta Revolução Industrial, os veículos autônomos apareceram como outro elemento de transformação importante quando se pensa em mobilidade urbana e logística. Desde os carros autônomos mais midiáticos, até os drones e os veículos submersíveis, essa tendência tecnológica inspirou novos modelos de negócios, a qual foi cada vez mais utilizada em diversos setores da economia, destacando-se o uso na agricultura e na indústria militar.

Quando se analisa as megatendências relacionadas ao domínio biológico, pode-se citar o avanço científico do sequenciamento genético como o principal marco. O sequenciamento genético possibilitou o desenvolvimento da biologia sintética e o seu estabelecimento enquanto o principal vetor de desenvolvimento relacionado ao domínio biológico.

As técnicas da biologia sintética foram usadas na criação de organismos personalizados. Na medicina, associada à grande capacidade de processamento de dados, esses organismos possibilitaram uma terapêutica extremamente personalizada – que pôde ser útil à diagnose e terapêutica para o câncer, por exemplo.

Além da ampla gama de possibilidade que se abriram no campo da medicina, as pesquisas na área da biologia sintética também foram úteis para o desenvolvimento de novas técnicas produtivas na agricultura, bem como na criação de novos produtos agrícolas e os biocombustíveis.

O caso da biologia sintética foi potente para evidenciar como esses avanços da revolução 4.0 conectaram diferentes vetores dos domínios físico, biológico e digital. A fabricação aditiva na reparação de tecidos vivos, nos chamados processos de bioimpressão tridimensional, proporcionou a enorme capacidade de processamento de dados no sequenciamento do material genético para a fabricação e recuperação de tecidos vivos em impressoras 3D.

No domínio digital, um dos principais vetores de transformação da Revolução 4.0 foi o “Internet das Coisas” (IoT), que:

descreve a revolução já em curso que pode ser observada no número crescente de dispositivos habilitados para internet. Nesse contexto, a IoT refere-se a um estado onde “coisas”, como objetos, ambientes, veículos e roupas estão capacitados e terão cada vez mais informações associadas a eles, e podem se conectar e se comunicar uns com os outros e com demais dispositivos habilitados para a web (CORRION; QUARESMA, 2019, p. 54).

Por meio de sensores menores, mais baratos e mais inteligentes, a IoT possibilitou uma mudança na:

maneira que gerenciarmos as cadeias de fornecimento, pois permitirá que monitoremos e otimizemos os ativos e as atividades de forma bastante granular. Durante esse processo, todos os setores — desde a fabricação e infraestrutura até o de saúde — receberão impactos transformadores (SCHWAB, 2016, p. 30).

Outra inovação com potencial disruptivo foi a tecnologia por trás dos *blockchains*, a qual funcionava como protocolo de segurança utilizado por uma enorme rede de usuários conectados digitalmente para validação de transações. Esse protocolo de segurança, que foi desenvolvido para a criação da criptomoeda Bitcoin, pôde ser utilizado amplamente em várias outras atividades, porque possibilitou a verificação de todos os dados por todos os usuários da rede, ao passo que impossibilitou qualquer alteração nos dados que não eram aprovados consensualmente.

Foram exemplos da utilização dos *blockchains* os contratos inteligentes do tipo *if-this-then-that* (se isso, então aquilo). Esse tipo de contrato automatizou a etapa de execução contratual. Por serem auto executáveis, os contratos inteligentes eliminaram a supervisão de terceiros. Outros exemplos do uso dos *blockchains* foram o

acompanhamento na cadeia de suprimentos, o gerenciamento de dados, a proteção do direito da propriedade intelectual e as operações financeiras internacionais.

Ainda no domínio digital, de forma mais ampla, destacaram-se as plataformas digitais, que também foram vetores de transformações da Revolução 4.0. Essa tecnologia possibilitou a conexão entre diferentes usuários, os quais seguiam protocolos preestabelecidos por seus programadores, permitindo novas formas de trocas econômicas e novos modelos de “negócios sob demanda”, extremamente adaptados à nova racionalidade de consumo. Sobre esse aspecto, será mais bem dissecado na próxima seção.

2.2. UMA NOVA ECONOMIA A PARTIR DA REVOLUÇÃO 4.0

As tecnologias que integraram os domínios físico, digital e biológico no contexto da Revolução 4.0 tiveram um potencial enorme de promover transformações globais, em aspectos econômicos, sociais e culturais. Em relação à economia, Schwab (2016) destacou os possíveis impactos em torno de duas importantes variáveis econômicas: o crescimento econômico e o emprego.

No tocante ao crescimento econômico e à sua capacidade de sustentação a longo prazo, estudiosos que avaliaram os impactos das mudanças da Revolução 4.0 podem ser agrupados em dois grandes grupos. No primeiro, encontram-se aqueles pesquisadores com uma visão pessimista, enquanto no outro estão aqueles que encaram as mudanças numa perspectiva otimista.

Aqueles pesquisadores do grupo dos otimistas partiam do pressuposto de que o aumento da produtividade do trabalho era o principal elemento explicativo do crescimento econômico a longo prazo. A maior produtividade seria capaz de aumentar o nível do produto geral da economia e, posteriormente, por meio do sistema de preços, o produto seria espreado a toda a sociedade e promoveria os “ciclos virtuosos”.

Essa abordagem foi criticada pelo outro grupo de estudos – os pessimistas – que não viam uma relação de causalidade direta entre o aumento da produtividade do

trabalho e o crescimento econômico a logo prazo. Para os pesquisadores da economia política e do campo heterodoxo das ciências econômicas, o desemprego estrutural causado pelo aumento da composição orgânica do capital foi um elemento desestabilizador no processo de acumulação capitalista e, enquanto gerador de crises, inviabilizou o crescimento econômico sustentável.

Os primeiros dados a respeito da produtividade do trabalho em setores que se beneficiaram com o avanço tecnológico característico da Revolução 4.0 corroboram com as teses desses economistas críticos, uma vez que não alcançaram a magnitude esperada de sucesso. Nos EUA, entre os anos de 2007 a 2018, o aumento da produtividade do trabalho em setores não-agrícolas cresceu apenas 1,3%⁹.

Para os economistas entusiastas da Revolução 4.0, segundo Schwab (2016), o baixo aumento da produtividade do trabalho medido em setores não-agrícolas estadunidense foi explicado pela incapacidade momentânea de mensuração de valores adicionados pelas novas atividades laborais próprias desse período.

Ainda sobre as hipóteses explicativas para o baixo crescimento da produtividade do trabalho nos EUA, Mason (2017) sugeriu que a explicação do baixo crescimento da produtividade nos EUA fora motivada pelos baixos salários dos trabalhadores. Para esse autor, o rebaixamento dos salários desencorajaria inovações e inviabilizaria a adoção generalizada de tecnologias que, por sua vez, proporcionariam a substituição do trabalho vivo pelo trabalho morto, garantindo, assim, uma maior produtividade, pois seria mais barato manter trabalhadores que ganhariam pouco do que investir em pesquisa e desenvolvimento.

Percebe-se na justificativa de Mason (2017) que seu argumento considerava a tecnologia utilizada na produção uma variável endógena no desenvolvimento das forças produtivas no capitalismo. Nesse sentido, justificava-se a afirmação de que o patamar tecnológico de uma sociedade não deveria ser analisado de forma separada da distribuição dos resultados no processo produtivo e do nível de exploração da força de trabalho.

⁹ Dados obtidos a partir do gráfico *Productivity Change in die Nonfarm Business Sector, 1947-2018*, encontrado no *website* do Departamento de Estatísticas do Trabalho dos EUA. Disponível em: <<https://www.bls.gov/lpc/prodybar.htm>>. Acesso em: 19 de nov. de 2019.

À medida que os custos das tecnologias relacionadas à Revolução 4.0 foram caindo e se demonstraram economicamente viáveis para a ampliação de sua utilização nos mais variados setores da economia, conforme Antunes (2018b) e Pochmann (2019), os mercados de trabalho, em nível global, tenderam para a eliminação da forma salarial, dada a herança da Terceira Revolução Industrial. Sobre isso, de forma complementar, Schwab (2016, p. 44) afirmou que:

as razões por que a nova revolução tecnológica provocará mais agitações do que as revoluções industriais anteriores são [...] a velocidade (tudo está acontecendo em um ritmo muito mais rápido do que antes), amplitude e profundidade.

A principal mudança no mercado de trabalho com a Revolução 4.0 consistiu na quantidade dos postos de trabalho. Até os estudiosos com visão mais otimista acerca dos impactos dessa revolução nos mercados de trabalho, falaram da inevitabilidade de uma fase de transição, que poderia afetar negativamente a vida de muitos trabalhadores.

Para esses cientistas “tecno-otimistas”, essa fase de transição seria superada pela capacidade adaptativa do sistema que se basearia nos desejos e necessidades humanas ilimitadas. Para esses estudiosos, citados por Schwab (2016), outras demandas e, conseqüentemente, diferentes postos de trabalhos seriam criados.

Entretanto, a velocidade e a abrangência com que as mudanças vêm ocorrendo sugerem maiores transtornos quando comparadas às revoluções industriais anteriores. Em todas as revoluções industriais, existiram dois efeitos atuando sobre o mundo do trabalho. O primeiro efeito consistiu na reconfiguração da divisão entre trabalho vivo e trabalho morto na dimensão produtiva. Foi uma marca desse novo estágio técnico-produtivo a produção de uma mesma quantidade de produto com menos participação de trabalho humano. Nesse modo de produtividade, foi inevitável que houvesse a substituição de trabalho vivo por trabalho morto.

O segundo efeito, que passaria a ocorrer em momento posterior, se daria a partir de um aumento geral do produto e do espraiamento dos benefícios desse incremento produtivo para toda a sociedade, por meio das trocas livres apoiado pelo sistema de preços. O ciclo virtuoso desencadearia a criação de novos produtos, serviços e demandas.

A partir da abrangência e da velocidade com que o processo de automação da produção e dos serviços ocorreu na Revolução 4.0, é possível afirmar que a eliminação de postos de trabalho e tipos de ocupações aconteceu em uma velocidade muito superior à da geração de empregos. Processo que também se caracterizou por novos produtos e serviços na sociedade capitalista, em que o centro dinâmico da economia foi deslocado para o setor financeiro e digital.

Diversas ocupações se tornaram passíveis de serem totalmente automatizadas num futuro próximo. Foram exemplos dessas ocupações mais ameaçadas: aquelas desempenhadas pelos taquígrafos, cobradores de ônibus, caixas de supermercados, frentistas e recepcionistas. Segundo o Laboratório de Aprendizado de Máquina em Finanças e Organizações da Universidade de Brasília (LAMFO–UnB), 54% dos postos de trabalho formais no Brasil estão correndo risco de desaparecerem até o ano de 2026 (SUTTO, 2019).

Segundo o relatório *The Future of Jobs* de 2018, do Fórum Econômico Mundial (FEM), o processo de automação ocorrerá em ondas. No primeiro momento, a onda de automação reconfiguraria a divisão de tarefas na dimensão produtiva entre humanos, robôs e algoritmos. A partir da pesquisa feita para a confecção do relatório, entende-se que a próxima onda de automação estaria mais relacionada a uma ampliação das habilidades dos trabalhadores, tendo como resultado um efeito maior nos níveis de produtividade e menor sobre a substituição de trabalhadores por máquinas e algoritmos. Aquelas ocupações relacionadas às tarefas repetitivas, físicas ou intelectuais, seriam as mais impactadas e transformadas na última onda de automação.

Essa nova reconfiguração das tarefas produtivas entre humanos, máquinas e algoritmos resultaria numa desconstrução do trabalho a partir de tarefas cada vez menores e mais simples. Esse processo facilitaria a segunda onda de automação que atingiria atividades ligadas ao raciocínio, à tomada de decisão, à comunicação e ao processamento de dados (FEM, 2018).

Nessa segunda onda de automação, a generalização do uso das tecnologias relacionadas ao aprendizado das máquinas seria responsável por eliminar postos de trabalho nos setores de contabilidade e planejamento estratégico, por exemplo. Os próprios postos de trabalho mais relacionados às habilidades criativas não estariam à

salvo. A tecnologia da geração de narrativas passa a ameaçar, num futuro próximo, os postos de trabalhos de escritores e roteiristas de filmes e séries.

O mercado de trabalho, iniciado pela nova onda de automação abrangente, se tornaria muito mais restrito. As competências, que antes eram apenas humanas, passaram a ser desempenhadas por máquinas, capazes de aprender e analisar cenários com velocidade superior, tornando-as capazes de tomar decisões, de tal forma a dispensar e substituir o trabalho humano em várias etapas do processo produtivo. Para Antunes (2018a, p. 66):

nesse universo caracterizado pela subsunção do trabalho ao mundo maquínico (seja pela vigência da máquina-ferramenta do século XX, seja pela máquina informacional-digital dos dias atuais), o trabalho estável herdeiro da fase taylorista-fordista, relativamente moldado pela contratação e pela regulamentação, vem sendo substituído pelos mais distintos e diversificados modos de informalidade de que são exemplos o *trabalho atípico*, os trabalhos terceirizados (com sua enorme variedade), o 'cooperativismo', o 'empreendedorismo', o 'trabalho voluntário' e mais recentemente os trabalhos intermitentes

Os empregos que surgiram a partir de novas demandas e os novos produtos e serviços relacionados às novas tecnologias, bem como as demandas por uma questão de pressões demográficas, geopolíticas e ambientais estão submetidos à lógica da informalidade. Ou seja, a geração de empregos formais não acompanhou o ritmo com que os postos de trabalhos foram sendo substituídos pelo uso mais intensivo de máquinas e de algoritmos na produção capitalista.

O mundo do trabalho que se desenhou a partir de uma nova reconfiguração da produção com o surgimento da máquina informacional-digital foi ficando cada vez mais segregado. Situa-se, de um lado, uma pequena parcela de trabalhadores que ocupa postos de trabalhos que demandam alta competência e pagam bons salários; e, do outro lado, a grande maioria de trabalhadores com baixos salários que ocupam funções que não requerem maiores competências (SCHWAB, 2016; ANTUNES, 2018a; POCHMANN, 2019).

O caráter dinâmico e a velocidade das mudanças que aconteceram a partir Revolução 4.0 impuseram aos trabalhadores incertezas que os condicionaram à permanente necessidade de se adaptarem. Nesse cenário, o discurso do empreendedorismo ganhou força e cumpriu um papel importante ao mascarar a precarização da vida dos que vivem exclusivamente de seu trabalho.

A partir dessa nova configuração dos mercados laborais, cada vez mais marcada pela precariedade dos postos de trabalhos e pela incerteza em relação ao futuro, forjou-se uma massa de trabalhadores em atividades informais como estratégia de sobrevivência. O crescimento da informalidade no mundo do trabalho e a naturalização dessa condição se configuraram enquanto fenômeno importante nesse processo contínuo de reconfiguração do mercado laboral.

Relacionando-se diretamente com a ideologia do empreendedorismo, a informalidade no mercado laboral no Brasil passou a ser mais bem compreendida a partir da tipologia de Antunes (2018a), que dividiu da seguinte forma: 1) o *trabalho informal em atividades tradicionais* como sendo aquele relacionado a pequenos reparos e consertos que atendem uma demanda formada pela clientela do bairro ou a partir de relações pessoais; 2) *informais sem registro*, que perderam o estatuto da contratualidade; e 3) *trabalhadores informais por conta própria*, que atuam a partir da sua própria força de trabalho e podem contar com auxílio de familiares ou até mesmo subcontratar força de trabalho assalariada. Compreende-se:

a informalidade quando há *ruptura com os laços formais de contratação e regulação da força de trabalho*, pode-se acrescentar que, se a informalidade não é sinônimo *direto* de condição de precariedade, sua *vigência* expressa, com grande frequência e intensidade, formas de trabalho desprovidas de direitos, as quais, portanto, apresentam clara similitude com a precarização. Deste modo a informalização da força de trabalho vem se constituindo como um dos mecanismos centrais utilizados pela engenharia do capital para ampliar a intensificação dos ritmos e movimentos do trabalho e ampliar o seu processo de valorização. E, ao fazê-lo, desencadeia um importante propulsor da precarização estrutural do trabalho (ANTUNES, 2018a, p. 71).

Nesse sentido, pode-se apontar a informalidade crescente no mercado de trabalho como fonte que alimenta o circuito de valorização do capital na atual fase do capitalismo em constante transformação, a partir do desenvolvimento das forças produtivas da Quarta Revolução Industrial. Uma evidência dessa relação entre o setor da economia informal e os circuitos de valorização do capital foi o aumento da utilização de forças de trabalho de imigrantes, que eram contratados de maneira irregular – como o caso dos trabalhadores bolivianos em facções clandestinas na cidade de São Paulo.

A informalidade relacionada aos imigrantes não era algo novo, porém houve a intensificação e acentuação desse fenômeno, o que foi notável a partir da visibilidade

que essa questão veio ganhando no debate público. Nos EUA, os imigrantes que desempenhavam as atividades extremamente precarizadas, notadamente de maioria proveniente de países latino-americanos, eram chamados de *chicanos*. No Japão, de *decasséguis*; na Alemanha, de *gastarbeiters*; e, na Itália, de *lavoro nero*.

Como parte importante no processo de reconfiguração dos mercados de trabalho, o processo de informalização foi um aspecto da nova ofensiva capitalista sobre os trabalhadores. Sinteticamente, Antunes (2018a) descreveu esse fenômeno a partir da erosão do trabalho contratado e regulamentado, da ideologia do empreendedorismo e do alargamento da utilização do trabalho dos imigrantes.

Imerso nesse processo de reconfiguração do mundo do trabalho a partir das novas tecnologias da Revolução 4.0 e da ofensiva capitalista sobre os direitos e as garantias sociais, apareceram novas ferramentas da gestão da força de trabalho. Nessa ótica, as plataformas digitais se configuraram como o centro do modelo de negócio das empresas da *Economia do Compartilhamento*, que tenderam a ampliar a informalidade por meio da ideologia do empreendedorismo.

2.3. A ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO E A CULTURA DO EMPREENDEDORISMO

O consumo compartilhado foi algo que sempre existiu na história. Mauss (1925), citado por Kira, De Paula e Zanatta (2017), já estudava a solidariedade e a reciprocidade como valores constitutivos das teias de relações em sociedades sem sistemas monetários, nas quais o mercado seria apenas mais um dos termos de uma forma de contrato social mais amplo.

Polanyi (2000), ao discutir o modo de organização da produção em sociedades não modernas, também destacou o papel fundamental do compartilhamento de bens materiais e da reciprocidade nesses modelos societários, complementando o raciocínio ao argumentar que a forma de organizar a produção baseada no preço, na moeda e na livre contratação entre as partes só adquiriu relevância a partir do século XIX.

Ainda que de forma menos expressiva, o valor do compartilhamento, que forjou relações sociais para além dos sistemas monetários e dos preços, persistiu em sociedades modernas na forma dos bens públicos, como no caso de passeios, praças e bibliotecas. Esses elementos remanescentes do consumo compartilhado, que permanece até os dias atuais, se tornaram um importante ponto de partida para pensar a *Economia do Compartilhamento* enquanto fenômeno socioeconômico contemporâneo (SCHOR, 2017).

A nova face do consumo compartilhado, agora vinculado à internet e às tecnologias relacionadas à Revolução 4.0, surgiu na segunda metade da década de 1990. A operação do *site* e-Bay foi apontado por Schor (2017) como marco inicial desse movimento que deu origem à *Economia do Compartilhamento*.

Ao conectar as pessoas dispostas a vender algo usado e os potenciais compradores desses produtos, a e-Bay inspirou o surgimento de novas empresas com modelos de negócio vinculados às plataformas digitais. Esses novos negócios sustentavam um forte discurso ambientalista relacionado às práticas de consumo consciente e socialmente referenciado, a partir da geração de renda desburocratizada como forma de distribuição de riqueza.

Os novos negócios, criados a partir do modelo da e-Bay, abarcaram um grande leque de atividades, que se diferenciavam das formas de consumo compartilhado a partir dos bens públicos ao se estabelecerem enquanto pertencentes à *Economia do Compartilhamento*.

Essas empresas da *Economia do Compartilhamento* se vincularam aos grandes fundos de investimentos atuantes no mercado de capitais. Trata-se, segundo Slee (2017, p. 21), “de uma onda de novos negócios que usam a internet para conectar consumidores com provedores de serviço para trocas no mundo físico”. Assim sendo, os discursos assumidos por essas empresas em relação ao consumo compartilhado e a geração de renda desburocratizada como forma de distribuição de riqueza estão totalmente submetidos à lógica da lucratividade.

Nesse caso, houve prioridade no lucro em detrimento da geração de renda e das formas de consumo ambientalmente responsáveis, presente no discurso publicitário das empresas da *Economia do Compartilhamento*. O que ficou evidenciado pela forma como as plataformas digitais se converteram em ferramentas

de gestão do trabalho próprias do capitalismo da Era Digital. Portanto, enquanto ferramentas de gestão do trabalho, sua utilização se deveu às capacidades de, por meio da internet, conectar centralizadamente uma multidão dispersa de trabalhadores.

Pochmann (2016) afirmou que a Uber foi o exemplo máximo do novo padrão de gestão do trabalho. Essa empresa, fundada nos EUA, entre os anos de 2010 e 2011, teve seus primeiros financiamentos oriundos dos “investidores-anjo” e da *Venture Capitalists*. O seu modelo de negócio consistia na intermediação de viagens particulares em cidades de grande e de médio porte.

Na atualidade, a Uber desempenha suas atividades em mais de 10 mil cidades espalhadas ao redor mundo e possui mais de 5 milhões de motoristas/entregadores cadastrados em sua plataforma. Essa empresa se posiciona como líder global no ramo do transporte particular de passageiros, ao intermediar cerca de 21 milhões de viagens/entregas por dia¹⁰.

A consolidação dessa empresa na economia de compartilhamento forjou uma radicalização nas formas de contratação da força de trabalho. Como efeito disso, se destacou a formação de milhões de motoristas prestadores de serviços via plataforma da Uber que, mesmo sendo perceptível certos regimes de subordinação, não estabeleceram quaisquer vínculos empregatícios com essa empresa.

Essa realidade incerta permitiu que as atividades mediadas por plataformas digitais se situassem numa zona cinzenta em relação às legislações trabalhistas ao redor do mundo. Nem mesmo aqueles países que aprovaram as reformas laborais com o objetivo de facilitar as demissões, criar empregos temporários e instituir jornadas parciais – como é o caso da Espanha, da Inglaterra, da Itália e do Brasil –, conseguiram vincular os prestadores de serviços das plataformas às empresas desenvolvedoras dessas tecnologias. É inegável que estas empresas se beneficiaram da inércia estatal na regulação de suas atividades que, por sua vez, imprime:

Um novo estágio da exploração do trabalho, que traz mudanças qualitativas ao estatuto do trabalhador, à configuração das empresas, assim como às formas de controle, gerenciamento e expropriação do trabalho. (...) A *uberização* consolida a passagem do estatuto de trabalhador para o de um *nanoempresário-de-si* permanentemente disponível ao trabalho; retira-lhe garantias mínimas ao mesmo tempo que mantém sua subordinação; ainda, se apropria, de modo administrado e produtivo, de uma perda de formas

¹⁰ Dados obtidos em Uber Newsroom (2020). Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 14 de abr. de 2020.

publicamente estabelecidas e reguladas do trabalho. Entretanto, essa apropriação e subordinação podem operar sob novas lógicas (ABÍLIO, 2017, s/p.).

Nesse caso, chamava atenção a situação dos motoristas prestadores de serviço de transporte particular urbano, que ao estarem imersos nesse novo estágio de exploração da força de trabalho (ABÍLIO, 2017), sucumbiam à lógica da individualização, da subordinação e da ideologia do empreendedorismo, aspectos que foram alvos de análise nessa pesquisa.

Segundo Laval (2019), esses aspectos fizeram parte do processo pelo qual se produziu a explosão de formas cada vez mais precarizadas na relação entre trabalho e capital. O autor apontou para o aspecto salarial que vai se impondo nesse contexto, no qual a remuneração passou a ser realizada por unidade, baseada em atividades simples – nas “microtarefas”.

Essa relação entre o capital e o trabalho, no atual estágio do desenvolvimento capitalista – e que se desenvolveu a partir de microtarefas e da remuneração individual, sem que existisse qualquer vínculo empregatício formal – foi característica da Economia de Bicos ou Economia GIG. Inicialmente:

foi tratada como forma de trabalho do futuro, pois se trataria de oportunidade para complementação da renda, experimentação descompromissada de labor e opção de atividade avulsa (“bico”), que sem ser profissão, nada a ser regulada. Todavia, com todo o avanço do processo de digitalização e da automação dos postos de trabalho, a economia GIG se generalizou, tornando o ganha pão de parcelas crescentes de trabalhadores (POCHMANN, entrevista concedida ao portal IHL Online em 2019).

Conforme Abílio (2017) e Scholz (2016), a utilização das plataformas digitais na gestão da força de trabalho, na prestação de serviço ou na realização de microtarefas foi compatível com o movimento de terceirização, porém de forma ainda mais radical. Isso porque os riscos e os custos relacionados às atividades intermediadas pelas plataformas digitais foram assumidos inteiramente pelos trabalhadores, que têm suas condições de vida ainda mais precarizadas. Isso fica evidente no depoimento de um dos entrevistados por essa pesquisa, que diz:

Hoje mesmo de manhã me desloquei seis quilômetros sem me pagarem nada para eu pegar um cliente. Não tem carro na área e o mais perto está à seis quilômetros... Um pouquinho distante! Aí você conta, meu carro faz dez

quilômetros com um litro de gasolina. Seis quilômetros eu fui e oito quilômetros voltei. Isso quer dizer que já gastei quase R\$ 5,00 de combustível ou mais um pouquinho... Tipo, foi 12... 14 quilômetros gastado. Isso quer dizer um litro e meio. Um litro e meio sai em torno de R\$ 7,00. Pagaram, para mim, R\$ 8,62. Então, tirando a gasolina e os 25% da Uber, que eles dizem que cobram, né?! O quê que sobra para o motorista e para manutenção? (MOTORISTA 07, 2020).

Partindo do depoimento anterior do Motorista 07, percebe-se que esses riscos e custos externalizados são aqueles referentes ao combustível utilizado, como também aos seguros impostos sobre a propriedade dos automóveis, a manutenção do carro, dentre outros, que são inescapáveis a esse tipo de atividade.

Segundo Abílio (2017), Antunes (2018a), Laval (2019) e Pochman (2019), esses custos e riscos assumidos pelos motoristas prestadores de serviços dessas empresas/plataformas se coaduna à falsa ideia de liberdade em definir sua jornada de trabalho com horários flexíveis e à narrativa ideológica na qual esses trabalhadores seriam uma espécie de empreendedores de si mesmos. Esse discurso ideológico é absorvido pelos prestadores de serviços, os quais afirmam, recorrentemente, que “a vantagem de ser Uber é que você quem faz o seu horário, é flexível de acordo com o seu horário” (MOTORISTA N° 9, 2020).

Dardot e Laval (2016, p. 322) relacionaram essa narrativa ideológica do empreendedorismo à emergência do sujeito neoliberal. Esses autores argumentam que a racionalidade empreendedora representou um ponto de inflexão em relação ao sujeito benthamiano¹¹ que, no mercado, se caracterizava pelos cálculos racionais. Segundo esses autores, a transição desse sujeito benthamiano para o sujeito neoliberal, no qual a ideologia do empreendedorismo se reproduziu de forma acelerada, remeteu ao processo de fusão dos espaços de reprodução da subjetividade do sujeito moderno. Sujeito neoliberal, portanto, passou a ser mais bem definido a partir da ideia da competição.

Para se converter em sujeito neoliberal, esse homem moderno deixou de ser um “sujeito plural”, que pairava em três diferentes esferas de convivência. Segundo Dardot e Laval (2016, p. 322-323), essas esferas seriam: “o dos serviços e das

¹¹ Indivíduo que age a partir da racionalidade utilitarista objetivando sempre a maximização do seu nível de satisfação e minimização do sofrimento.

crenças de uma sociedade ainda ruralizada e cristianizada; o dos Estados-nações e da comunidade política e do mercado monetário do trabalho e da produção”.

A partir desses espaços distintos, existiria um tensionamento entre essas esferas, que resultou num indivíduo dividido entre um primeiro – dotado de direitos –; e um segundo – homem econômico –, guiado por seus interesses. Essa divisão não era algo de igual proporção, dado que a história demonstrou o desequilíbrio em favor do segundo. A perda de direitos trabalhistas com a reestruturação do capital da década de 1970 e o advento da acumulação flexível foram exemplos concretos do desequilíbrio entre a dimensão econômica e a dimensão da garantia de direitos.

Diante da fusão das esferas de convivência humana forjou-se um ser unidimensional sob a unidade da empresa. A unidade empresa para os trabalhadores definiu uma nova disposição interior, uma eterna vigilância de si mesmo que fez com que a condição de *sujeito plural*, com todos os conflitos inerentes, fosse superada a partir da consolidação de um *sujeito unitário*.

A partir desse sujeito unitário, a empresa emergiu não apenas como o modelo geral a ser perseguido, mas também enquanto postura a ser encorajada nos indivíduos. Estabeleceu-se, assim, uma correspondência entre o governo de si e o governo da sociedade.

O princípio central dessa nova ética foi o movimento constante inspirado na unidade “empresa”, não só como ideal a ser alcançado, mas também por meio de seus procedimentos. O sujeito unitário, empresário de si mesmo, se pôs no mercado, se qualificou constantemente, fez projeções e traça planos e estratégias, num eterno trabalhar a si mesmo. Dardot e Laval (2016, p. 335) afirmaram que a empresa de si mesmo foi:

uma entidade psicológica e social, e mesmo espiritual, ativa em todos os domínios e presente em todas as relações. É, sobretudo, a resposta a uma nova regra do jogo que muda radicalmente o contrato de trabalho a ponto de aboli-lo como relação salarial.

Essa ideologia do empreendedorismo foi encontrada de forma explícita nas peças publicitárias e de comunicação oficiais dessas empresas/plataformas, que se vendem como empresas de tecnologias facilitadoras, ao conectarem fornecedores e

consumidores para trocas no mundo real e para a geração de renda de forma desburocratizada (SLEE, 2017).

A Uber, por exemplo, no início de suas operações no Brasil, lançou uma campanha publicitária intitulada “Jeito Diferente”, cujo objetivo era atrair motoristas para a prestação de serviços de transporte particular de passageiros a partir de sua plataforma digital. A promessa de geração de renda de forma desburocratizada presente na mensagem dessa peça publicitária consistiu em um mecanismo apelativo, que teve como mote a ideologia empreendedora.

No site da Uber, é possível assistir o vídeo-campanha “Jeito Diferente”, o qual veio acompanhado do texto:

Para levar a vida de um jeito diferente basta começar a dirigir. Com a Uber, é simples assim: quem define o seu destino é você. Tem uma necessidade imediata? Planos para o futuro? Dirija com a Uber, ganhe o seu dinheiro e conquiste seus objetivos. Para mudar o seu destino, você sabe: basta dirigir com a Uber (UBER, 2017).

As grandes empresas/plataformas da chamada *Economia do Compartilhamento*, financiadas pelos grandes fundos de investimentos, na medida em que se apropriaram da tecnologia das plataformas digitais converteram-se em uma forma inovadora de gestão da força de trabalho, nutridas por essa ideologia, que foi inserida no centro de seus modelos de negócios.

Os motoristas prestadores de serviços de transporte particular urbano pela plataforma das empresas Uber, Cabify e 99 táxis são os exemplos mais evidentes da noção de “empresa de si mesmo”. A partir da zona cinzenta ocasionada por essa nova forma de gestão do trabalho via plataformas digitais, esses trabalhadores têm dificuldade de visualizar as variáveis que atravessam o exercício de suas atividades laborais e que extrapolam o nível individual, de sua vontade e escolha.

Abílio (2019a) afirmou que esses trabalhadores, submetidos ao modelo de gestão do trabalho a partir das plataformas digitais, na verdade, são ainda mais subordinados, pois suas atividades laborais ainda não se configuram, de forma socialmente consolidada, uma carreira ou uma profissão. Para essa autora, esse processo remete ao uso de formas de trabalho amadoras para atuar à margem da regulação estatal e garantir um maior nível de exploração da força de trabalho.

A pesquisa de Vaclavik e Pithan (2018, p. 17) corrobora afirmando que o significado do trabalho a partir do discurso dos motoristas cadastrados na plataforma da empresa Uber “se agarra apenas na dimensão financeira”. Diante disso, percebe-se que esse homem neoliberal, sujeito unitário, tem na empresa sua referência, e se assujeita a ela pois a enxerga como forma de maximização dos resultados financeiros à luz da ideologia do empreendedorismo, que o torna uma empresa de si mesmo.

É sobre esse sujeito neoliberal, perpassado pela ideologia do empreendedorismo – assujeitado ao mercado de trabalho reconfigurado segundo a lógica de extrema flexibilização, de individualização do trabalho e do turvamente da subordinação por meio das plataformas digitais –, que será analisado no capítulo seguinte.

3. OS NOVOS EXPLORADOS DAS PLATAFORMAS DIGITAIS

Este capítulo teve por objetivo analisar os elementos constitutivos da percepção dos trabalhadores uberizados que desenvolviam a atividade de motoristas prestadores de serviço de transporte particular em Natal/RN, no que concerne o trabalho através das plataformas digitais.

Essas plataformas de intermediação de serviços, ao se consolidarem como alternativa de absorção de força de trabalho, assumiram o discurso de geração de emprego e de renda simplificada, que naturalizava a relação de trabalho precária e produzia a retórica de valorização do trabalhador, para usar os termos de Antunes (2018a), de elevação à condição de “empreendedores-de-si-mesmo”.

Desse modo, comumente se observou o compartilhamento da ideologia do empreendedorismo entre a empresa e os prestadores de serviços. Os valores corporativos do empreendedorismo foram absorvidos pelos trabalhadores, de modo que eles pouco se percebem imersos em relações de controle e subordinação existentes na prestação do serviço. Entendem-se, muitas vezes, como “empreendedores” pelo fato de terem autonomia para escolher o dia e o horário que desejam trabalhar – essa é a hipótese sustentada nesse trabalho.

É no intuito de compreender o processo pelo qual os motoristas da Uber assimilaram os valores da empresa e incorporam a ideologia do empreendedorismo, que foi recuperado no próximo capítulo, de modo sucinto, a chegada dessa plataforma no Brasil e na cidade do Natal, demarcando o seu processo de consolidação e a adesão dos trabalhadores ao novo sistema de trabalho.

3.1. A CHEGADA DA UBER NO BRASIL E EM NATAL: ENTRE O LOBBY E A RESISTÊNCIA

Em maio de 2014, às vésperas da Copa do Mundo de Futebol, aconteceu a primeira viagem por meio pela Uber no Brasil. Palco da final desse megaevento global, a cidade do Rio de Janeiro foi a primeira a receber os serviços prestados pela empresa no país. No mês seguinte, a plataforma de intermediação de transporte de passageiros em contexto urbano chegou à São Paulo.

O ritmo acelerado de expansão da Uber em território brasileiro ocorreu exclusivamente entre as principais capitais brasileiras até o ano de 2016, momento que a empresa passa a mirar o interior do país. Ao final daquele ano, por meio de sua plataforma digital, a Uber já intermediava viagens nas cidades de Campinas, Londrina, Uberlândia, Sorocaba e Juiz de Fora.

Mesmo sem marco regulatório, o processo de expansão da Uber proporcionou a consolidação de uma imensa rede de usuários na sua plataforma. O número de motoristas e de passageiros cadastrados que passaram a usar o aplicativo da empresa como facilitadora de locomoção urbana cresceu rapidamente.

Sobre a magnitude do negócio da Uber no Brasil, em documento enviado à Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos da América¹², como parte do protocolo estabelecido para obtenção da autorização para a oferta pública inicial de

¹² O documento enviado à Comissão de Valores Mobiliários dos EUA foi publicado no endereço eletrônico: <<https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1543151/000119312519103850/d647752ds1.htm>>. Acesso em: 04 de mai. de 2020.

ações, se verificou que, em 2018, o Brasil representava o segundo maior mercado da Uber. Com um faturamento anual de 959 milhões de Dólares, o país só ficou atrás dos EUA.

Em 17 de julho de 2019, por ocasião da comemoração dos cinco anos de sua presença no Brasil, a Uber publicou em seu site¹³ alguns dados sobre suas atividades no país. No momento da publicação dessas informações, a plataforma contava com 22 milhões de usuários ativos e cerca de 600 mil motoristas cadastrados em todo o território nacional. Até então foram realizadas 2,6 bilhões de viagens que, somadas, representam 17 bilhões de quilômetros percorridos.

Em fevereiro de 2020, a empresa publicou novos dados em seu *site*¹⁴, onde se identifica a manutenção do número de 22 milhões de usuários ativos na plataforma. Entretanto, há um detalhe relevante nessa nova publicação: a quantidade de motoristas cadastrados aparece de forma agregada ao número de entregadores da plataforma Uber Eats. Na empresa, agora, entre motoristas e entregadores, são mais de 1 milhão de trabalhadores, em mais de 500 cidades brasileiras.

A velocidade com que o trabalho por plataforma emergiu como importante alternativa de geração de renda para uma multidão brasileiros foi motivada, em grande medida, pela conjuntura econômica adversa e por mudanças na legislação trabalhista, que aprofundaram a precarização das relações laborais do mercado formal de trabalho, tornando mais atrativo o trabalho por plataforma.

Sobre essa conjuntura econômica brasileira mencionada e as recentes alterações em normas legais relacionadas ao trabalho, convém situar o debate público em relação à Lei 13.467/2017, popularmente chamada de Reforma Trabalhista, que legalizou diversas modalidades flexíveis de trabalho e emprego.

A justificativa dos defensores das mudanças trazidas pela Lei 13.467/2017 foi sustentada por um discurso alegadamente modernizador, o qual objetivou alterar a legislação trabalhista brasileira, e que afastou, devido à sua rigidez, muitos

¹³ Os dados constam em Uber *Newsroom* (2019). Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-completa-5-anos-de-brasil-com-26-bilhoes-de-viagens-realizadas/>>. Acesso em: 01 de mai. de 2020.

¹⁴ Os dados constam em Uber *Newsroom* (2020). Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acessado em: 02 de mai. de 2020.

trabalhadores da possibilidade do emprego. O Relator da Lei 13.467/2017, o deputado Rogério Marinho, escreve em seu parecer (BRASIL, 2017, p. 18):

O nosso compromisso é com o Brasil. É com os mais de 13 milhões de desempregados, 10 milhões de desalentados e subempregados totalizando 23 milhões de brasileiros e brasileiras que foram jogados nessa situação por culpa de equívocos cometidos em governos anteriores. O momento pelo qual passamos é simbólico. Desde 1901, ano em que primeiro se aferiu o Produto Interno Bruto do país, não passamos por uma situação tão difícil. Já são três anos consecutivos de crescimento negativo, de perdas econômicas, de perda de conquistas. São pessoas que, de uma hora para outra, perdem seus empregos, se veem afundadas em dívidas e tomadas pela desesperança.

A partir desse relatório, Marinho deixou evidente sua linha argumentativa, que atribuía o grande número de desempregados, desalentados e trabalhadores informais à defasagem na legislação trabalhista brasileira. A partir daí, criou-se todo um movimento em defesa da flexibilização da CLT pautada na falácia da geração de empregos.

Logo, essa inadequação da legislação à realidade do mundo do trabalho seria resolvida por meio da alteração de vários dispositivos da CLT. Dentre os principais estavam: o favorecimento da negociação entre trabalhadores-patrões; instituição de novas formas de contratos laborais diferentes daquelas com validade por tempo indeterminado e com remuneração a partir de uma jornada fixa de trabalho – característica até então predominante no mundo capitalista, sobretudo, no período fordista. Para o relator da Reforma, era preciso compreender que as:

Novas profissões surgiram e outras desapareceram, e as leis trabalhistas permanecem as mesmas. Inspiradas no fascismo de Mussolini, as regras da CLT foram pensadas para um Estado hipertrofiado, intromissivo, que tinha como diretriz a tutela exacerbada das pessoas e a invasão dos seus íntimos (...) A legislação trabalhista brasileira vigente hoje é um instrumento de exclusão, prefere deixar as pessoas à margem da modernidade e da proteção legal do que permitir contratações atendendo as vontades e as realidades das pessoas (BRASIL, 2017, p. 17).

Aqui ficava evidente o argumento em favor da abordagem individualizada, no que diz respeito às negociações trabalhistas. A negociação entre patrões e empregados seria, conforme o Relator, a inovação legislativa que garantiria uma maior inclusão dos trabalhadores no mercado de trabalho.

As bases sob as quais aconteceram as negociações também despertaram a atenção do Relator. Além de defender uma abordagem individualizada, o Relator se demonstrou favorável à criação de novos modelos de contrato laborais, nos quais a negociação entre patrões e empregados pudessem abranger a validade dos contratos, jornadas de trabalho e forma de remuneração.

A justificativa para defender os novos modelos de contrato laborais que criaram os Profissional Autônomo Exclusivo, o Trabalhador intermitente, o trabalhador *home office* e o teletrabalhador, foi identificável quando o Relator argumentou que:

As relações de trabalho atuais exigem uma necessidade imperiosa de otimizar tempo e economizar recursos, fruto de uma intensa inovação tecnológica que tem impactos relevantes sobre o mercado de trabalho (...) Em uma tentativa de colocar o nosso País entre as nações mais modernas do mundo, estamos propondo a regulamentação de alguns desses “novos” modelos de contratação, os quais, diga-se, já deveriam estar sendo adotados há muito. São modelos que buscam uma nova forma de relacionamento entre empregados e empregadores, com a finalidade última de aumentar o número de pessoas no mercado de trabalho formal (BRASIL, 2017, p. 41-42).

Ficou claro nesse trecho da fala do Relator, portanto, o que motivara o poder legislativo a incluir novas modalidades contratuais para a relação capital-trabalho que surgiam, principalmente, no setor de serviços do capitalismo em sua fase informacional (ANTUNES, 2018a)

Natal, enquanto cidade-foco da presente análise, não ficou de fora dessa conjuntura econômica marcada por níveis elevados de desemprego, do desalento e do trabalho informal, que serviram de justificativa para as mudanças jurídicas que tornaram as relações laborais muito mais precárias.

Em 26 de agosto de 2016, ocorreu a primeira viagem intermediada pela Uber em Natal. O serviço oferecido pela empresa californiana rapidamente se popularizou entre os passageiros potiguares e o número de motoristas cadastrados cresceu de forma acelerada na cidade.

A atividade de prestação de serviço de transporte particular a partir de plataformas digitais rapidamente se tornou uma importante fonte de renda para muitos trabalhadores, sobretudo desempregados, na cidade do Natal, visto que a taxa de

desocupação na capital potiguar era de 15,4% (IBGE, 2016) no momento da chegada da Uber.

Especificamente na capital potiguar, estima-se que já são 11 mil motoristas cadastrados na plataforma da empresa Uber, dos quais 6 mil estão ativos e prestam serviço de transporte particular diariamente (TRIBUNA DO NORTE, 2019). A existência dessa multidão de trabalhadores da Uber na cidade de Natal confirma a relevância que essa empresa alcançou na totalidade do país, frente à crise do desemprego estrutural.

Apesar da rapidez de seu crescimento e da magnitude dos números de viagens realizadas e de motoristas cadastrados na Uber, seja no Brasil, seja na cidade do Natal; a sua chegada não aconteceu de modo pacífico. Mesmo diante da conjuntura propícia à atividade laboral a partir da plataforma da Uber e de essa atividade se tornar importante fonte de renda para uma multidão de trabalhadores, houve um intenso debate a respeito da regulamentação dessa empresa no país.

O principal grupo organizado de opositores à regulamentação da atividade da Uber no Brasil foi formado pelos taxistas, que até então detinham o monopólio da prestação de serviço de transporte particular nas cidades brasileiras. Essa categoria de trabalhadores, ao se sentir impactada pela concorrência e perda de mercado, iniciou um movimento de resistência à consolidação da plataforma no país.

A partir do modelo de negócio baseado em plataforma digital, que conectava prestadores de serviço de transporte particular à passageiros, a Uber entrou de forma disruptiva em um mercado monopolizado pelos taxistas que inicialmente detinham a autorização do poder público para atuar.

O início das atividades da Uber, sem nenhuma regulamentação específica, reconfigurou o mercado de transporte de passageiros nas cidades brasileiras e impôs, em decorrência da maior concorrência, perdas financeiras aos taxistas (BRASIL, 2018). Diante da nova realidade do mercado, com muito mais motoristas disputando cada corrida, se iniciou um período de intensos debates a respeito do modelo de regulamentação da atividade dessa empresa/plataforma.

Nesse contexto mercadológico muito mais competitivo, taxistas e motoristas cadastrados em plataformas digitais, ao se verem como concorrentes, assumiram o protagonismo na disputa política pelo modelo de regulamentação da Uber nas cidades brasileiras.

De um lado, a articulação dos taxistas se deu a partir da Associação Nacional dos Motoristas de Táxi (ABRACOMTAXI) e de outras associações com alcance local. Esses grupos, no momento da chegada da Uber nas cidades brasileiras, atuavam politicamente no sentido de proibir a prestação de serviço de transporte particular por parte dos motoristas cadastrados em plataformas digitais, alegando a condição de ilegalidade. Esse argumento esteve presente no discurso do Edimilson Americano, então presidente da ABRACOMTAXI em 2015, que concedeu entrevista ao portal eletrônico da Revista Veja:

A única inovação (da Uber) é desafiar as leis e sonegar impostos. Somos favoráveis a toda tecnologia que ajude, mas que funcione dentro da lei. Um exemplo: só os médicos têm licença para fazer receitas de remédios. Algumas vezes vamos à farmácia e desejamos que o farmacêutico nos faça esse favor, mas não pode. É claro que isso seria bom para mim, mas é ilegal. O mesmo acontece com o Uber: é um aplicativo para transporte clandestino. Eles estão zombando da legislação brasileira e de 400 000 taxistas. Mas vamos lutar pelos nossos direitos, que são garantidos por lei (VEJA, 2015).

A partir do momento em que os serviços oferecidos pela Uber se popularizavam e a sua rede de usuários e de motoristas cadastrados aumentava, a tentativa de proibir o seu serviço no território brasileiro se tornava cada vez mais difícil.

Diante dessa constatação, o discurso das entidades representativas dos taxistas se modificou, e passou a assumir a linha argumentativa de alegação enquanto prática de concorrência desleal por parte da Uber e de seus motoristas. Essa argumentação ficou registrada na fala do Osmair, presidente do sindicato dos taxistas de Arapiraca que, ao ser perguntado sobre o porquê de as tarifas dos aplicativos serem mais baratos, revelou:

Os profissionais não possuem tantos encargos para pagar, o que livraria a renda dos mesmos, gerando um lucro maior para eles. O que não acontece com os taxistas que precisam pagar diversas taxas, além de ficarem presos em concessões (VENTURA, 2019).

Diante dessa disputa em relação ao modelo de regulamentação da atividade da Uber, atos políticos públicos realizados por grupos de taxistas e por grupos de motoristas da Uber se tornavam frequentes nas cidades brasileiras em que a empresa/plataforma dava início às suas operações. Em Natal, os conflitos entre taxistas e motoristas prestadores de serviço de transporte particular urbano intermediado por plataformas digitais eram recorrentes, como se pode observar em matéria publicada no Portal G1 (2016, s/p.):

No sábado, discussões entre os concorrentes aconteceram na capital potiguar. Um dos casos é o de um motorista do Uber que foi coagido por taxistas próximo a rodoviária da cidade, no bairro de Nazaré. Já no domingo (28), um grupo de taxistas impediu que um turista utilizasse o novo serviço. Um carro cadastrado pelo Uber foi parado no bairro de Areia Preta e os taxistas obrigaram que o visitante saísse do veículo. Um vídeo publicado em uma rede social mostra o momento da abordagem.

As tensões entre taxistas e motoristas da Uber seguiam acontecendo em paralelo à veiculação de notícias de apreensões de veículos utilizados na prestação de serviço de transporte, como se observa ver em matéria publicada no Tribunal do Norte (2016, s/p.):

A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU) apreendeu, apenas na madrugada desse sábado (27), três carros que realizavam o serviço de Uber em Natal. As apreensões que se deram com base em denúncias realizadas por taxistas que trancaram os veículos em diversas vias de Natal, foram realizadas em virtude da não regulamentação municipal do serviço, exigida pela Lei Municipal nº 5.022 de 08/07/1998.

A Uber, enquanto parte interessada nessa disputa política pela regulamentação de seu modelo de negócio, desenvolveu uma estratégia de atuação para lidar com os setores que tentavam inviabilizar suas atividades empresariais, baseada em suas experiências anteriores. Uma dessas estratégias foi sua parceria com a organização Peers.

Fundada em 2013, com o objetivo de promover os valores da *Economia do Compartilhamento*, a organização Peers teve um rol de parceiros com origem em diversas regiões do mundo. Segundo Slee (2017), apesar de geograficamente bem distribuídos, existia uma prevalência de parcerias entre a Peers e as empresas

provenientes da Califórnia e de Nova York. A Peers chegou de forma conturbada na cidade estadunidense de Seattle, pois:

Quando o Conselho da Cidade de Seattle decidiu que a Lyft e a Uber estavam quebrando as normas vigentes para o serviço de táxi, foi a Peers que mobilizou apoiadores para assinar petições favoráveis às empresas. E esses esforços fizeram com que os conselhos voltassem atrás (SLEE, 2017, p. 35).

Essa forma de atuação política mobilizadora de civis, em defesa de um modelo de regulamentação favorável à uma determinada empresa, aos poucos deixou de ser uma tarefa fomentada por organizações como a Peers e passou a ser coordenada pela própria Uber.

No Brasil, a mobilização desses grupos aconteceu de forma acelerada, na medida em que a atividade da Uber, rapidamente, se converteu em uma importante forma de deslocamento urbano e uma fonte de renda para muitos indivíduos sem perspectiva no mercado formal de trabalho.

Em grande medida, formados pelos próprios trabalhadores sujeitados à plataforma e pelos usuários do serviço de transporte, esses grupos foram mobilizados, principalmente por um sentimento de insegurança, quer seja pelo receio de perder uma importante fonte de renda, quer seja pela descontinuidade de um serviço que passou a fazer parte do cotidiano de muitos indivíduos nas cidades.

Utilizando-se de linguagem em tom ameaçador em seu *site* oficial, a Uber mobilizou sua rede formada por motoristas e passageiros para pressionar as autoridades públicas em defesa de seus interesses corporativos. Na campanha nominada Lei do Retrocesso¹⁵, essa forma de atuação ficou evidente.

Como parte dessa campanha, a plataforma produziu um vídeo publicitário intitulado “A #LeiDoRetrocesso quer voltar”, que era claramente direcionado aos seus motoristas e passageiros, com o objetivo de acionar essa rede para pressionar os parlamentares brasileiro a votarem contra o Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 28/2017 no Senado Federal.

¹⁵ A campanha pode ser vista em Uber (s.d.). Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/lei-do-retrocesso/>>. Acesso em: 06 de mai. de 2020.

Na peça publicitária “A #LeiDoRetrocesso quer voltar”, motoristas e passageiros da Uber eram representados expressando indignação perante a possibilidade de aprovação do PLC nº 28/2017. No trecho mais significativo do vídeo aparecia um ator, interpretando um passageiro, que falava: “Eu tenho direito de escolher como eu ando pela minha cidade”. Em seguida, uma atriz, representando uma motorista, dizia: “A Uber é minha independência financeira”. Na sequência, apareciam imagens de pessoa retirando mordanças, onde se vê escrito “Lei do Retrocesso”, com um narrador que finalizava: “Agora é a vez dos Deputados Federais. Eles vão ter que escolher entre ouvir você ou calar a sua voz e aprovar a Lei do Retrocesso”.

O intuito da Uber na campanha “Lei do Retrocesso” era sugerir que o modelo de regulamentação proposto no PLC nº 28/2017 inviabilizaria totalmente as atividades desenvolvidas pela Uber. Na tentativa de barrar esse processo, a empresa sempre recorria aos dados sobre o número de motoristas, à quantidade de passageiros cadastrados e aos valores pagos pela empresa referente aos impostos¹⁶.

Diante da ameaça da descontinuidade do serviço prestado pela Uber e a conseqüente perda dessa alternativa de mobilidade urbana e dos “postos de trabalho” gerados, motoristas e passageiros reproduziram a indignação veiculada na peça publicitária “A #LeiDoRetrocesso quer voltar”.

Essa campanha publicitária resultou no aumento da pressão sobre os parlamentares e foi decisiva para a aprovação de um modelo de regulamentação mais alinhado aos interesses da Uber. As peças dessa campanha exitosas na mobilização política de motoristas prestadores de serviço e de passageiros da Uber, contribuíram determinantemente para a regulamentação das atividades dessa e de outras empresas/plataformas de intermediação de serviços de transporte similares no país.

A grande adesão dos motoristas da Uber aos movimentos de pressão às autoridades pela regulamentação das atividades da empresa evidenciou a assimilação dos valores empresariais presentes na campanha #LeiDoRetrocesso pela

¹⁶ Idem.

multidão de trabalhadores uberizados, que passaram a incorporar esses valores aos seus próprios discursos.

Na sequência, analisou-se como o conjunto de valores da ideologia do empreendedorismo apareceram de forma persistente no discurso dos motoristas prestadores de serviço de transporte particular urbano, cadastrados na plataforma digital da empresa Uber na cidade de Natal.

3.2. OS MOTORISTAS UBERIZADOS E A IDEOLOGIA DO EMPREENDEDORISMO

Os marcadores sociais de gênero, de idade, de escolaridade e de vida profissional progressa dos profissionais são relevantes à compreensão da dinâmica pela qual esses trabalhadores reproduzem, de maneira persistente, a ideologia do empreendedorismo. Desse modo, caracterizou-se os trabalhadores entrevistados, que se submeteram à plataforma digital da empresa Uber. Para, na sequência, abordar os valores da ideologia do empreendedorismo que estavam presentes nos discursos desses motoristas uberizados.

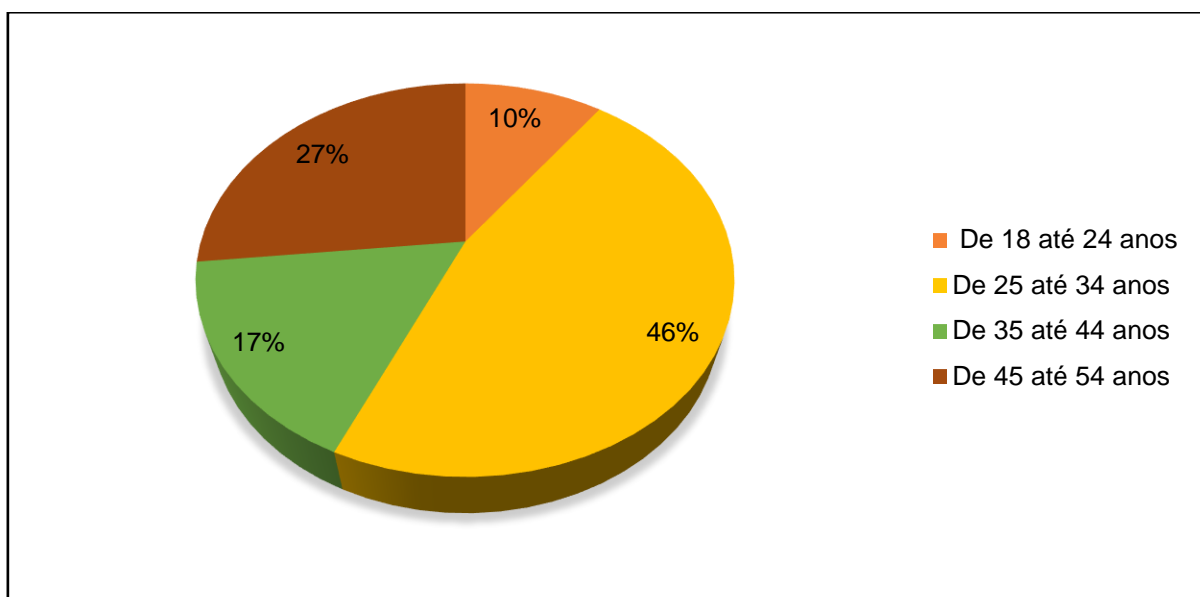
3.2.1. O PERFIL DOS MOTORISTAS UBERIZADOS NA CIDADE DO NATAL/RN

Na cidade do Natal, segundo dados da Cooperativa de Motoristas de Aplicativo de Mobilidade Urbana (COMPAR/RN), estima-se¹⁷ que cerca de 6 mil motoristas prestam, cotidianamente, o serviço de transporte particular por meio da plataforma da empresa Uber (TRIBUNA DO NORTE, 2019).

¹⁷ A quantidade de motoristas uberizados em Natal não é divulgada pela Uber, por isso optou-se por usar a estimativa da COMPAR/RN.

Dessa totalidade, foi selecionado aleatoriamente, o quantitativo de 30 trabalhadores para participar das entrevistas. Em sua totalidade foram pessoas do sexo masculino, que possuem uma média de idade de 37,3 anos. A distribuição por faixa etária está representada no Gráfico 01.

Gráfico 01 - Distribuição dos motoristas uberizados por faixa etária



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da pesquisa (2020).

A partir dos dados do Gráfico 01 nota-se que quase metade dos motoristas entrevistados (46%) possuía entre 25 e 34 anos. A faixa etária entre 45 e 54 anos, foi a segunda com o maior número de profissionais, que correspondia a 27%. E as faixas etárias com menores percentuais eram referentes aos profissionais com idade entre 35 e 44 anos e entre 18 e 24 anos, que corresponderam, respectivamente, a 17% e 10% do total dos motoristas entrevistados.

O baixo percentual de jovens exercendo a função de motoristas uberizados na capital potiguar foi um dado que chamou a atenção, visto que 37,3% dos trabalhadores entre 18 e 24 anos (jovens-jovens¹⁸) da cidade de Natal estavam desocupados no

¹⁸ Na Política Nacional de Juventude (PNJ), a faixa etária dos jovens (15 – 29 anos) é dividida em três grupos, sendo eles: os jovens-adolescentes (15 – 17); jovens-jovens (18 – 24 anos) e os jovens-adultos (25 – 29 anos).

primeiro trimestre de 2020, conforme dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) Contínua (IBGE, 2020).

Dado o grande percentual de jovens-jovens desempregados, era de se esperar maior participação dos indivíduos entre 18 e 24 anos dentre os motoristas uberizados. Todavia, verificou-se que a atividade profissional na Uber não se converteu em alternativa de geração de renda para a massa de jovens trabalhadores natalenses desocupados.

Uma possível explicação para a baixa participação de adultos-jovens entre 18 a 24 anos dentre os motoristas uberizados em Natal (10%) pode ser a dificuldade de acesso à posse do carro. Muitos desses jovens desempregados não tinham condições de adquirir um automóvel. O carro, nesse caso, se tornava uma espécie de capital inicial, que passou a representar uma barreira para que os mais jovens pudessem se tornar motoristas desse tipo de aplicativo de prestação de serviços. Ademais, os custos financeiros para se habilitar como motorista – exames médico e psicotécnico, taxas do Detran e autoescola – também podiam representar uma barreira a mais para que os trabalhadores mais jovens exercessem a atividade profissional na plataforma da empresa Uber.

Já nos jovens-adultos com idade entre 25 e 29 anos, o percentual de motoristas uberizados foi bem maior entre os entrevistados. Nesse caso, supõe-se que os obstáculos determinantes à baixa participação de indivíduos entre 18-24 anos dentre os motoristas uberizados da capital potiguar não afetavam na mesma magnitude os trabalhadores entre 25-29 anos.

Dentre os motoristas mais com maior idade, destacou-se o percentual de motoristas uberizados com idade entre 45 e 54 anos (27%). Diferentemente do que acontecia com os adultos-jovens de 18-24 anos, a prestação de serviço de transporte particular por meio da Uber representou uma importante forma de obtenção de renda para esses profissionais.

Ao serem perguntados se a atividade que exerciam por meio da Plataforma era a única fonte de renda e se conciliavam com outro tipo de trabalho, notou-se uma diferença importante: ao passo que 76% dos trabalhadores com idade menor que 45 anos só possuíam como fonte de renda a Uber; 67% dos motoristas uberizados com

idade entre 45 e 54 anos conciliavam essa atividade com outras profissões. Desse modo, percebe-se que os trabalhadores com idade entre 45 e 54 anos foram empurrados para a atividade laboral por meio da plataforma da Uber, quer seja pela remuneração insuficiente, quer seja pela dificuldade de recolocação profissional.

Uma das razões evidenciadas entre esses profissionais, que conciliavam a atividade de motorista com outras profissões, era de que o acúmulo de atividades fora motivado por uma profunda deterioração no rendimento. Esses trabalhadores que atuavam, majoritariamente, como pequenos empreendedores ou representantes comerciais autônomos, relataram que a crise econômica os forçaram a recorrer ao trabalho na Uber como forma de complementação de renda.

Dessa forma, além de consistir numa importante atividade para complementação de renda para esses trabalhadores na idade adulta, a Uber se tornou uma das poucas possibilidades de renda para esses profissionais que tiveram os seus rendimentos diminuídos, em decorrência da crise econômica que assola o atual mundo capitalista, sobretudo no cenário brasileiro e no contexto da pandemia por Covid-19.

Para esses trabalhadores, o mercado de trabalho pareceu, em geral, negar cada vez mais oportunidades de trabalho. A dificuldade de recolocação profissional para aqueles que perderam seu emprego, pôde ser constatado por meio das falas dos motoristas. Essa realidade os deixava sem muitas escolhas e os levava a aceitarem as condições impostas pela Plataforma. Esse dado pode ser verificado por meio da fala de um entrevistado ao afirmar que:

Mesmo sem férias, hora extra e décimo terceiro – tudo que um trabalhador formal teria – nós temos que aceitar o que eles pagam (a plataforma). Eles pagam o que acham que têm que pagar. Aceitamos por que o mercado de trabalho está muito ruim para recolocação, principalmente depois dos 50 anos (MOTORISTA 26, 2020).

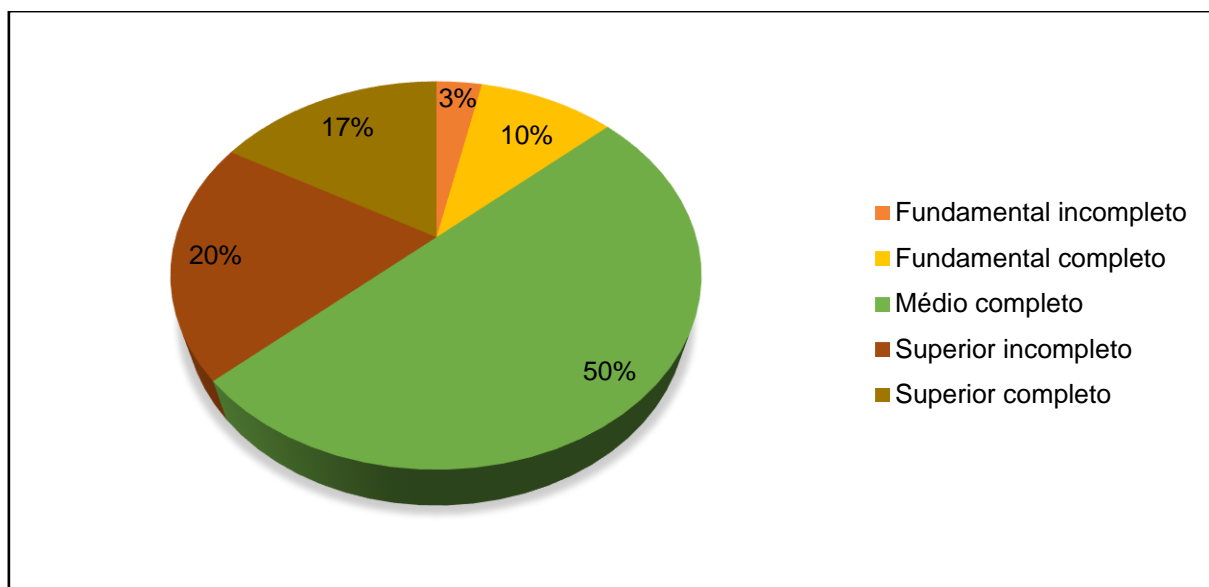
Diante desses dados, notou-se que o perfil etário dos motoristas uberizados na cidade do Natal era moldado por condicionantes que iam desde as barreiras que impediam os jovens de exercerem a atividade de motoristas particular por meio da Uber, até a instabilidade e a precariedade do mercado de trabalho nessa capital, que

impuseram aos trabalhadores a busca por complementação de renda, na tentativa de garantir, minimamente, a sua própria sobrevivência e a de sua família.

No tocante à escolaridade, constatou-se que a maior parte dos motoristas uberizados de Natal possuem ensino médio (50%). Com exceção do grupo de pessoas sem nenhum grau de instrução, motivado pelo pré-requisito da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), a escolaridade dos motoristas refletiu, em certa medida, a condição geral dos indicadores de educação na cidade.

O Gráfico 02 mostra a distribuição, por escolaridade, dos motoristas uberizados na capital potiguar.

Gráfico 02 - Escolaridade dos motoristas uberizados



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da pesquisa (2020).

Como se verifica no Gráfico 02 acerca da escolaridade, dentre os entrevistados, não se constatou qualquer caso de trabalhador com o ensino médio incompleto, bem como nenhum possuía pós-graduação. O segundo maior percentual foi daqueles motoristas com ensino superior incompleto (20%) – os quais tinham entre 18 e 34 anos e conciliavam a atividade na Uber com a sua formação em nível superior.

A possibilidade de adaptar os horários de trabalho na Uber e torná-los conciliáveis com os horários de aulas na graduação foi um argumento recorrente, utilizado pelos motoristas para defesa do trabalho na plataforma. Isso pôde ser comprovado por meio de suas falas quando afirmavam: “Nós (motoristas por

plataforma) temos os horários bastante dinâmicos. Podemos fazer nossos próprios horários de trabalho, no sentido de garantir que a gente possa continuar estudando” (MOTORISTA 21, 2020).

Tendo em vista esse perfil apresentado sobre os prestadores de serviço de transporte particular da Uber, já é possível partir para a análise de como os valores da ideologia do empreendedorismo se apresentavam no discurso desses trabalhadores.

3.2.2. O DISCURSO DO EMPREENDEDORISMO E OS MOTORISTAS UBERIZADOS

O atual contexto sócio-histórico-econômico, caracterizado pelo aumento do desemprego estrutural e pela exacerbação da ofensiva capitalista sobre os direitos dos trabalhadores, evidenciou a centralidade da ideologia do empreendedorismo nesse momento de crise do capital. No discurso dos motoristas uberizados, verificou-se que os valores da ideologia do empreendedorismo foram absorvidos por esses trabalhadores, o que os levavam a naturalizarem a condição de vida precária em que viviam.

A naturalização da precarização da vida dos trabalhadores por meio dessa ideologia de exaltação da função socioeconômica do trabalhador/empreendedor esteve relacionada à concepção de sociedade na qual eles próprios, individualmente, seriam responsáveis por todas as determinações sociais de suas vidas (DARDOT; LAVAL, 2016; ANTUNES, 2018a; ABÍLIO, 2020).

Por meio das falas dos motoristas uberizados, verificou-se que a prestação de serviço mediada pela plataforma da empresa Uber reforçava aspectos da ideologia do empreendedorismo, associadas à visão de mundo na qual a realidade social dos trabalhadores resultaria, exclusivamente, de suas próprias habilidades e escolhas. Sobre isso, Abílio (2019a) defendeu que:

Assume na atualidade usos diversos que se referem de forma obscurecedora aos processos de informalização do trabalho e transferência de riscos para o trabalhador, o qual segue subordinado como trabalhador, mas passa a ser apresentado como empreendedor. Fundamentalmente, trata-se de um embaralhamento entre a figura do trabalhador e a do empresário (ABÍLIO, 2019a, p. 44).

Nesse sentido, entende-se que o trabalho a partir da plataforma da empresa Uber acentua esse embaralhamento entre as figuras do trabalhador e do empresário, na medida em que: 1) os motoristas uberizados seriam responsáveis por determinar sua jornada de trabalho; e 2) os motoristas uberizados assumiriam os riscos e os custos relacionados à sua atividade laboral.

No que tange à capacidade de determinar seus próprios horários, de forma recorrente, os motoristas citaram essa flexibilidade como a principal vantagem do trabalho na plataforma da empresa Uber. Como apontou um entrevistado, “a flexibilidade nos horários, sem dúvida é a vantagem do trabalho na Uber. Nós motoristas não temos que ouvir cobrança de patrão, nem nada do tipo. Fazemos o nosso trabalho na hora que queremos” (MOTORISTA 04, 2020). Nessa mesma perspectiva, segue o comentário de outro trabalhador:

Nós, motoristas, fazemos nossos horários. Caso eu queira descansar durante o dia, eu desligo o aplicativo e vou descansar. Não tem aquela rotina onde o patrão determina todos os horários. Caso queira desligar o aplicativo, eu posso desligar e só voltar no outro dia (MOTORISTA 11, 2020).

Diante desses relatos, verificou-se que, ao exaltarem a flexibilidade dos horários de trabalho permitida pela Uber, os motoristas demonstravam descontentamento com a jornada fixa de trabalho. Percebe-se que esses profissionais faziam uma associação direta entre o desconforto com a jornada fixa de trabalho e a figura do patrão/empresário.

Também ficou evidente, a partir dos discursos desses trabalhadores, que a figura do patrão/empresário, ao determinar todos os aspectos da rotina de trabalho, centralizava todo o estranhamento relacionado à subordinação do trabalho ao capital. Essa valoração negativa atribuída pelos motoristas uberizados à figura do patrão/empresário consistiu em um importante dado da nova forma de estranhamento do trabalho a partir das plataformas digitais, na qual inexistiria a figura tradicional do patrão/empresário como representação do controle do capital sob os trabalhadores.

O estranhamento a partir do “trabalho sem patrão”, vivenciado pelos motoristas uberizados, remeteu, de certo modo, ao processo de reestruturação do capital no final da década de 1960 e da redução dos níveis hierárquicos dentro das empresas onde, por meio dos ciclos de controle de qualidade, os trabalhadores assumiram atribuições dos gerentes de produção e passaram a fiscalizar o desempenho laboral de seus pares. Sobre isso, Antunes (2002) afirma:

O estranhamento (*Entfremdung*) do trabalho encontra-se, em sua essência, preservado. Ainda que fenomenicamente minimizado pela redução da separação entre a elaboração e a execução, pela redução dos níveis hierárquicos no interior das empresas (ANTUNES, 2002, p. 38-39).

Essas estruturas empresariais menos hierarquizadas forjaram uma subjetividade na qual os trabalhadores assumiram os interesses corporativos como se fossem os seus próprios, o que é perceptível a partir dos discursos dos trabalhadores uberizados participantes dessa pesquisa. Para Antunes (2002, p. 39), esses trabalhadores experimentaram uma espécie de “existência inautêntica e estranhada”.

Esse “existir inautêntico” pareceu fazer parte dos discursos produzidos pelos motoristas na presente realidade analisada. Verificou-se, por meio dos seus discursos que, diante de um mercado de trabalho extremamente adverso, esses trabalhadores defendiam o modelo de negócio da Uber, mesmo essa empresa tendo um peso considerável na destruição das garantias legais que já estavam consolidadas enquanto direitos dos trabalhadores na CLT.

Assim, nesse contexto de aumento do desemprego estrutural e de retirada de direitos trabalhistas, a prestação de serviços a partir da plataforma da empresa Uber representava uma das poucas alternativas de obtenção de renda para uma massa de trabalhadores que atualmente se encontrava desocupada ou subempregada.

A flexibilidade de determinação dos próprios horários de trabalho como um dos principais elementos de exaltação dos motoristas uberizados, consistia em um “valor empresarial” que reforçava aspectos da ideologia do empreendedorismo e naturalizava a precarização trabalho. A partir desse discurso, os trabalhadores passaram a acreditar que sua condição e qualidade de vida dependia exclusivamente do tempo que eles decidiam dedicar à atividade laboral na plataforma da Uber.

Como se pôde identificar, a flexibilidade de horários era diretamente associada ao valor da liberdade. Entretanto, nesse discurso, havia contradições ao utilizar o termo “liberdade” associado à “flexibilidade” para a determinação de horários de trabalho na Uber – discurso esse que não levava em conta a gravidade da exploração do trabalho, que ficava perceptível quando se analisava a extensão das jornadas laborais dos trabalhadores uberizados.

A partir das entrevistas, constatou-se que os motoristas trabalhavam, efetivamente, 10,1 horas diárias em média. A duração dessa jornada, acima do máximo permitido na legislação trabalhista brasileira, demonstrou que esse modelo de horários flexíveis não diminuiu a extensão das jornadas de trabalho, ao contrário, a intensificou. A explicação para as longas jornadas de trabalho dos motoristas foi encontrada no próprio discurso desses profissionais, como mencionou um deles:

Hoje eu mesmo faço meu horário. Eu mesmo faço o meu salário, pois se eu me dedicar mais eu vou ganhar mais. Caso me dedique um pouco menos vou ganhar menos e assim a gente vai acompanhado os ganhos durante o mês (MOTORISTA 05, 2020).

Ainda sobre a jornada de trabalho, outro trabalhador afirmou:

Eu fico 14 horas *online* para poder resolver meu problema financeiro, se eu diminuir esse tempo eu não resolvo os meus problemas. Tenho que fazer R\$ 150,00 todo dia, eu estabeleço meta diária (...) nesse caso o trabalho na Uber está resolvendo meu problema de dívidas (MOTORISTA 22, 2020).

A delimitação da jornada laboral a partir de uma meta financeira diária foi uma situação bastante comum entre os motoristas uberizados. Neste caso, depreende-se que o fato do trabalhador necessitar – como ele alega –, de R\$ 150,00 por dia fez com que ele se comprometesse com uma jornada diária excruciante de 14 horas de trabalho. As obrigações financeiras, frequentemente, eram as responsáveis por determinar as jornadas de trabalho bastante longas, ao ponto de superarem aquelas regulamentadas pela CLT.

A associação direta que se estabelecia entre as horas trabalhadas e a remuneração percebida, no modelo de gestão do trabalho da Uber, acabava por reforçar a ideia errônea de que os motoristas uberizados, a partir de sua decisão individual, seriam os únicos responsáveis por sua condição social.

As jornadas de trabalho demasiadamente longas eram vistas como exercício de liberdade desses profissionais que desejavam melhorar suas vidas. Desta forma, essa característica relacionada a ideologia do empreendedorismo, além de fortalecer a falsa promessa de acumulação de capital – objetivo máximo dentro das ideologias capitalistas, desde as mais clássicas às mais contemporâneas –, obscurecia outros elementos que determinavam a condição de vida desses trabalhadores.

Uma das características do modelo de gestão de trabalho da Uber, como aponta Abílio (2020), é o repasse de custos operacionais aos trabalhadores. Esse atributo do trabalho na Uber, apesar de interferir na composição da renda dos motoristas, na maioria dos casos, não é relacionado à empresa/plataforma. Desse modo, os custos repassados aos trabalhadores, a partir da relação que se estabelece entre os motoristas e a empresa, são assumidos por esses profissionais como algo inerente à sua atividade laboral – como ônus de se tornar um “empreendedor”, como se verificou nas seguintes falas:

Nós que trabalhamos dessa forma (motoristas uberizados) ficamos muito à mercê da política de preço de petróleo no Brasil. Como esse combustível está muito elevado, acaba que nossos lucros vão parar no tanque dos nossos carros (MOTORISTA 16, 2020).

Na Uber, para o motorista ganhar bem tem que ter o carro adequado. O nosso rendimento depende disso. A respeito do meu rendimento, eu acho que é baixo, pelo o que o povo fala, por causa do combustível do meu carro que é a gasolina. O mais adequado seria o gás natural, que é mais barato (MOTORISTA 01, 2020).

Notou-se que os motoristas uberizados não relacionavam os custos de suas atividades laborais à empresa/plataforma. Os custos com combustível, indispensável para o serviço de transporte na Uber, eram compreendidos como parte da responsabilidade desses profissionais. Da mesma forma como assumiam o pagamento do combustível, os motoristas também naturalizavam as despesas referentes aos impostos sobre a propriedade veicular, seguros automotivos e as despesas com a manutenção mecânica dos carros.

Em alguns casos, para evitar o aumento de parte desses custos, os trabalhadores da Uber evitavam regiões com uma infraestrutura asfáltica precária. Os

motoristas alegaram que, ao danificar seus carros, seus rendimentos eram afetados negativamente, como se percebeu na fala a seguir:

As vezes deixo de ganhar mais na Uber, pois recuso muitas corridas (...) não posso sacrificar meu patrimônio, meu ganha-pão. Não vou colocar o meu carro em todo canto, ruas esburacadas, não vou. Não adianta você ganhar aqui e ter que gastar tudo com manutenção mais na frente (MOTORISTA 14, 2020).

Além dos custos repassados para os motoristas, o percentual cobrado por cada corrida mediada pela plataforma também afetava negativamente a renda desses trabalhadores. Identificou-se por meio das falas deles, que a empresa ficava, em média, com 25% do total da renda de cada motorista. Essa cobrança, na maioria dos casos, era vista como algo que fazia parte da parceria/contrato que se estabelecia entre os trabalhadores e a empresa/plataforma, como se identificou nas falas seguintes:

A Uber essas taxas que, apesar de alguns falarem que são altas, eu, particularmente, entendo e acho coerente. Eu sei que ela tem custos para manter toda sua estrutura e oferecer um serviço de qualidade, então não tem como ser diferente. É correto o que a empresa cobra dos motoristas (MOTORISTA 18, 2020).

Com relação às taxas praticadas pela empresa Uber, eu acho justa. A empresa é a pioneira no Brasil e no mundo. E a maior do ramo de transporte. Quando a empresa é líder de mercado desta forma, ela tem que se impor diante das empresas concorrentes e ela faz isso adotando taxas (MOTORISTA 10, 2020).

Percebeu-se que, apesar dessas taxas impactarem na renda desses trabalhadores, eles consideravam justa a cobrança. Quando aparecia alguma divergência, esse questionamento acontecia pela falta de clareza acerca dos valores cobrados e a magnitude das taxas. Como disse um entrevistado: “as taxas da Uber variam muito. Parece que varia de uma corrida para outra, já percebi isso. Ninguém sabe direito como é essa cobrança. É uma taxinha meio salgada, mas fazer o quê?” (MOTORISTA 11, 2020).

Apesar de aceitarem a retenção de parte de seu rendimento, os motoristas reivindicavam uma maior clareza quanto aos cálculos desses valores. Os trabalhadores citavam a falta de transparência na aplicação das taxas de cobranças como um grave problema, como se percebeu no comentário abaixo:

Eles (Uber) dizem que fazem um jogo de cotação e no geral ficam com 25% do que a gente arrecada, mas às vezes cobram até 40% de certas corridas. Por exemplo, hoje fiz uma viagem que a corrida deu R\$ 12,00 e fiquei só com R\$ 6,99, um pouco mais da metade da corrida, como explicar isso? (MOTORISTA 23, 2020).

Apesar do desagrado com essa situação, muitos motoristas uberizados acreditavam que a taxa cobrada pela plataforma seria compensada pelo volume de corridas realizadas por eles diariamente. Nesses termos, a elevada carga de trabalho praticada por meio dessa empresa era entendida como algo positivo. Portanto, tendiam a associar a intensidade do trabalho derivada do grande volume de corridas repassada pela plataforma Uber, aos seus próprios rendimentos. Isso se observou na seguinte fala do trabalhador:

As taxas da Uber eu não acho ruim, pois sei que a empresa tem os custos dela. Eu já cheguei a fazer uma experiência no táxi e percebi que é a mesma coisa (...) por exemplo, no táxi eu vou até ali por R\$ 10,00 e volto vazio, enquanto na Uber eu vou por R\$ 5,75 e volto por R\$ 5,75. Veja que a diferença é que eu vou dirigir mais, mas eu vou ganhar a mesma coisa. Sem contar que no táxi, depois da corrida, eu iria para algum ponto e ficaria esperando duas, ou três, horas para fazer outra corrida (MOTORISTA 14, 2020).

No relato anterior, vislumbrou-se como os motoristas compreendiam a relação estabelecida entre eles a Uber. Para eles, a plataforma seria uma parceira que fornecia as ferramentas necessárias para melhorar seus rendimentos na prestação de serviço de transporte. Essa compreensão da Uber enquanto parceira também apareceu em outras falas:

A empresa Uber precisa de nós motoristas, mas também precisamos dela para fazer o nosso dinheiro. Qualquer outra empresa desse tipo só consegue se estabelecer nessa cidade se tiver parceiros que somos nós, os motoristas. Sem a gente aqui, acabou parceria, acabou o aplicativo (MOTORISTA 23, 2020).

A partir desse relato, ficou claro o sentido produzido pelos motoristas uberizados, acerca da relação estabelecida seu trabalho e a Uber: na condição de parceria e igualdade. Na elaboração desse sentido, as partes dessa relação teriam a mesma capacidade para determinar os aspectos da prestação de serviço de transporte particular – aspecto que se assemelhou ao discurso produzido no contexto

da reforma trabalhista em 2017, no Brasil – da ilusória possibilidade de negociação entre trabalhador-patrão/empresa.

Entretanto, na percepção desses trabalhadores a relação entre eles e a Uber não seria uma relação de trabalho em que existia uma subordinação dos trabalhadores, mas uma relação entre empresas parceiras – uma empresa de tecnologia (Uber) e várias outras “empresas individuais”, que constituíam a massa de motoristas uberizados.

Todavia, segundo Abílio (2020), por meio do gerenciamento algorítmico, a relação que se estabeleceu entre esses motoristas e a empresa Uber se caracterizou pela imposição da subordinação dos trabalhadores, dado que:

i) é a empresa que define para o consumidor o valor do serviço que o trabalhador oferece, assim como quanto o trabalhador recebe e, não menos importante, ii) a empresa detém total controle sobre a distribuição do trabalho, assim como sobre a determinação e utilização das regras que definem essa distribuição (ABILIO, 2020, p. 43).

Mediante a retórica do empreendedorismo utilizada pela empresa/plataforma, e incorporada pelos motoristas, a subordinação desses profissionais aos desígnios da Uber não se mostrou tão evidente. De forma dissimulada, o gerenciamento do trabalho nessa empresa acontecia a partir de seu sistema de avaliação dos motoristas, o qual era realizado diretamente pelos consumidores dos serviços – os passageiros. Sobre esse sistema de avaliação da Uber, os motoristas tiveram as seguintes opiniões:

O que os passageiros fazem eu não acho justo, pois faço minha parte. Como profissional eu atendo sempre o cliente da melhor forma possível. Sei que o cliente tem sempre razão, mas tem coisas que os passageiros tiram a pessoa do sério mesmo, mas aí a gente vai relevando (MOTORISTA 17, 2020).

Acho essa avaliação uma furada. Na maioria das vezes os passageiros avaliam nosso trabalho por uma única corrida de dois, ou três, minutos (...) acaba que essa avaliação se dá por motivos fúteis. Se o motorista não para no lugar que eles querem, ou, sei lá, o passageiro está num dia infeliz ele vai lá e avalia mal (MOTORISTA 23, 2020).

Diante do sistema desenvolvido pela Uber, como verificado no discurso dos trabalhadores, qualquer discordância em relação aos parâmetros da avaliação seria atribuída, na perspectiva desses profissionais, aos passageiros. Foi por meio desse sistema de avaliação, em que o passageiro tinha grande responsabilidade, que operou

a camuflagem do gerenciamento do trabalho dos motoristas. Logo, por receio de ser bloqueado momentaneamente pela plataforma, de perder a condição de trabalhador VIP ou de ser desligados, esses motoristas passaram a reproduzir o padrão de trabalho desejado pela empresa/plataforma para atender às expectativas dos passageiros. Esse aspecto pode ser verificado no depoimento seguinte:

Já fui assaltado e a partir daí evito pegar pessoas em locais que eu não confio. Minha nota já caiu bastante, mas é melhor se prevenir (...) quando a nota cai, os motoristas deixam de ser VIP e perdem a preferência das corridas (...) tento manter minha nota, mas a avaliação, creio eu, não é justa. Às vezes acontece de o passageiro pegar um motorista todo no padrão e avaliar mal. Eu já passei por isso. Sempre ando com o ar-condicionado ligado, tudo direitinho, bem devagar e do nada você recebe uma nota baixa (MOTORISTA 08, 2020).

Constatou-se que a adversidade do mercado laboral somada ao receio dos motoristas serem desligados da plataforma da Uber foram elementos presentes na subjetividade desses trabalhadores. A cada corrida solicitada, esses profissionais, racionalmente, calculavam os riscos e as recompensas da prestação do serviço.

Conclui-se, a partir dessa situação, que o modelo de gestão do trabalho da empresa Uber se beneficiou da condição precária do mercado de trabalho, visto que esses trabalhadores estavam dispostos a assumirem riscos cada vez maiores em razão da dificuldade de encontrar outro meio de obtenção de renda. Esse dado acerca da adversidade do mercado de trabalho na capital potiguar apareceu recorrentemente no discurso desses trabalhadores que se submeteram ao trabalho da plataforma Uber:

A gente é assim, não tem nada certo, mas de certa forma, mediante a situação do desemprego, acaba sendo a melhor coisa (...) eu ainda procuro trabalho, às vezes eu vejo algum site de emprego, só para ter uma noção, mas quando eu vejo as propostas de trabalho eu já desanimo" (MOTORISTA 04, 2020)

Por enquanto eu procuro trabalho aqui mesmo em Natal/RN, mas o senhor sabe como é o salário daqui, é muito baixo (...) isso faz eu ficar na Uber (...) posso fazer esse salário sem ser empregado de uma empresa (...) não tem o estresse de sair às 6 horas da manhã e voltar de tardezinha no ônibus lotado para ganhar um salário péssimo (...) esses trabalhos, assim como a Uber, não são para ganhar dinheiro, mas sobreviver (MOTORISTA 20, 2020).

A partir desses trechos, verificou-se que o trabalho nessa empresa/plataforma era avaliado por meio da comparação com as poucas alternativas de emprego, num mercado laboral extremamente adverso para os trabalhadores. Essa forma de

avaliação das condições de trabalho evidenciou aspectos dessa subjetividade na qual os trabalhadores estavam em permanente busca pela ascensão profissional, visto que os motoristas estavam sempre atentos aos movimentos do mercado laboral.

Tem muita gente que é acomodado. Arruma um emprego e passa 40 anos ali esperando se aposentar, eu mesmo não. Desde os meus 10 anos de idade sou assim: estou trabalhando aqui, mas já estou de olho em outra coisa. Sempre fazendo um curso, me preparando para sempre buscar algo melhor, nunca acomodado (MOTORISTA 24, 2020).

Esse permanente processo de requalificação, produzia a sensação de uma condição perpétua de descontentamento por esse profissional. Ainda que, a partir da ideologia de empreendedorismo, a constante insatisfação poderia ser lida também como fator positivo que produziria a motivação para se buscar um trabalho de melhor qualidade.

Diante disso, como se analisou neste trabalho, constatou-se que os motoristas uberizados da cidade do Natal estruturaram seu discurso sobre a atividade laboral na plataforma Uber a partir dos valores associados à ideologia do empreendedorismo, vendidos pela empresa a partir da ideia de liberdade e autonomia – ilusoriamente alcançados por meio da flexibilidade para determinar os dias, os horários e as jornadas de trabalho que pretendem desempenhar.

Além disso, os valores da ideologia do empreendedorismo, ao promoverem essa falsa ideia de liberdade, terminou por dissimular a relação trabalhista que se estabelecia entre esses profissionais e a empresa/plataforma, fazendo com que os trabalhadores não percebessem a relação de subordinação existente nessa “parceria”.

Essa significação equivocada de que o motorista uberizado seria um empreendedor, contribuiu, conseqüentemente, para a naturalização dos aspectos mais precários da atividade desenvolvida por meio das plataformas, como: 1) falta de direitos e garantias trabalhistas; 2) longas jornadas de trabalho; e 3) intensidade exacerbada do trabalho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente dissertação, que teve como objetivo principal analisar a relação de trabalho estabelecida entre os motoristas uberizados da cidade do Natal e a empresa Uber, iniciou-se a partir de uma revisão a respeito das recentes transformações no mundo do trabalho, situando o debate a partir da perspectiva crítica sócio-histórica.

Nesse debate, foi dado enfoque à ascensão da flexibilidade enquanto uma condição e elemento orientador das mudanças na dinâmica capitalista de valorização do capital. Constatou-se a flexibilidade como um princípio norteador do modelo de gestão toyotista, desde o final da década de 1960, o qual reconfigurou o mundo do trabalho, no sentido de instituir novas modalidades de contrato laborais, em que os direitos e garantias trabalhistas se restringiram bastante ou foram completamente eliminados.

O resultado dessa onda flexibilizadora foi uma nova morfologia do mercado de trabalho em que, de modo geral, os trabalhadores passaram a vivenciar longos períodos na condição de desempregados. Nesse sentido, forjou-se uma visão de mundo em que os próprios trabalhadores seriam responsáveis por essa condição.

Caberia, dessa forma, aos trabalhadores constantemente ameaçados pela situação de desemprego, um perpétuo processo de readaptação profissional. Esse novo perfil profissional derivou da ideia de que os trabalhadores seriam, na verdade “empresários-de-si-mesmo”, na busca por compreender as mudanças do mercado de trabalho para melhor se colocarem à venda.

Na realidade analisada, constatou-se que os motoristas que prestam serviços à empresa Uber não se enxergavam imersos em uma relação de subordinação laboral com a empresa. Percepção essa moldada pela ausência da tradicional figura do chefe e da flexibilidade “conquistada” por esses trabalhadores sobre a escolha de quais horários e dias desejam trabalhar.

Assim sendo, esses trabalhadores assimilaram o discurso corporativo da Uber, que se coloca como uma empresa de tecnologia da Era Digital. Portanto, forneceu aos seus usuários (motoristas e passageiros) uma ferramenta de intermediação do serviço de transporte particular de passageiros em contextos urbanos.

Essa narrativa corporativa pôde ser observada em todas as peças publicitárias da empresa/plataforma. Na propaganda da Uber, os motoristas eram destacados, não somente como parceiros que utilizam a plataforma para a obtenção de renda a partir da prestação de serviço de transporte, mas também como trabalhadores autônomos e, nesse sentido, tal narrativa reforçava a concepção de que eles tinham a flexibilidade para determinar as condições de sua atividade laboral.

No discurso dos uberizados, a flexibilidade para determinar aspectos de seu trabalho foi associada ao valor de liberdade. Entretanto, verificou-se que a essa liberdade nunca os levava a desempenhar uma jornada mais curta de trabalho, mas alimentava a exploração de sua força de trabalho pela intensificação – às vezes exacerbada – de suas jornadas de trabalho.

As longas jornadas de trabalho entre os motoristas entrevistados que, em média, eram maiores do que o máximo determinado na CLT, foram explicadas pelas metas financeiras diárias estabelecidas pelos próprios motoristas uberizados. Desse modo, os trabalhadores ficavam disponíveis para fazer corridas pela plataforma Uber até alcançarem um valor financeiro pré-estabelecido por eles. Verificou-se que essa prática era muito comum entre os motoristas para determinar a duração da jornada diária.

Enquanto **estabeleciam** metas para sua renda, esses trabalhadores **atribuíam** as longas jornadas laborais **à sua** decisão livre e particular. **Entendiam** que o trabalho na Uber **seria** tão melhor financeiramente, quanto mais dispostos **estivessem** para estender o seu tempo disponível na plataforma da empresa. Todavia, essa interpretação **desconsiderava** aspectos importantes na determinação da renda desses profissionais. Os motoristas da Uber, de forma geral, **menosprezavam** o papel exercido por essa empresa em suas rendas.

Essa lógica se coadunava e reforçava a visão de mundo própria dessa fase do desenvolvimento capitalista em que os trabalhadores seriam na verdade “empreendedores-de-si-mesmo”. Essa ideologia do empreendedorismo que emergiu a partir de um contexto sócio-histórico de aprofundamento do desemprego estrutural e da precarização das relações trabalhistas reforçava a visão de que os trabalhadores, diante de um mercado de trabalho adverso, estariam em um constante estágio de

alerta e sempre dispostos a assumir riscos em busca de melhores oportunidades laborais.

Nesse sentido, os motoristas uberizados dilataram sua jornada laboral e atribuíam isso à vontade própria, na busca por obterem destaque no mercado de trabalho. Essa vontade de melhorar sua posição social, a partir da ideologia do empreendedorismo, foi considerado algo positivo por esses trabalhadores.

Quando os trabalhadores afirmavam não negar as corridas, mesmo temendo assaltos ou correndo risco de danificar seus carros, eles costumavam enxergar isso como algo positivo. Desconsideravam, assim, mais uma vez, o controle exercido pela Uber que costumava bloqueá-los temporariamente quando recusavam corridas com frequência.

Esses motoristas também confundiam a flexibilidade para determinar horários de trabalho com liberdade. Essa confusão pareceu própria desse período sócio-histórico, em que a classe trabalhadora experimentou uma nova faceta do processo de precarização de suas vidas.

Efetivamente, não se pode falar em liberdade para os trabalhadores uberizados, enquanto os aspectos da prestação do serviço de transporte privado forem determinados pela Uber. A flexibilidade que os trabalhadores possuem para escolher o horário que deseja trabalhar, não representa liberdade, visto que a Uber, por meio de sua plataforma digital, atua quase como um “monopsônio” perante um exército de trabalhadores desesperados para vender sua força de trabalho.

Esse aspecto abre espaço para desmistificar o que é, de fato, o trabalho por plataformas digitais, a exemplo da Uber. Um trabalho que ganhou espaço em uma conjuntura de radicalização dos contratos flexíveis, do alargamento do subemprego e da retração dos vínculos empregatícios por contratos por tempo indeterminado.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. C. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. Passa Palavra: 19 fev., 2017. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2017/02/110685>>. Acesso em: 15 de abr. de 2020.

ABÍLIO, L. C. **Uberização: a Edição da Velha Ideia do Trabalho Amador**. Instituto Humanitas Unisinos (IHU): 13 ago., 2019a. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/159-noticias/entrevistas/591603-uberizacao-a-edicao-da-velha-ideia-do-trabalho-amador-entrevista-especial-com-ludmila-abilio>>. Acesso em: 14 de abr. de 2020.

ABÍLIO, L. C. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019b.

ABÍLIO, L. C. Plataformas digitais e uberização: a globalização de um Sul administrado?. **Revista Contracampo**, v. 39, n. 1, 2020.

ALBAN, M. Automação flexível: o ocaso do taylorismo fordismo e a supremacia do toyotismo. **Organizações & Sociedade**, v. 6, n. 15, p. 71-82, 1999.

ALVES, G. Toyotismo Como Ideologia Orgânica da Produção Capitalista. **Organizações & Democracia**, v. 1, n. 1, p. 3-15, 2000.

ALVES, G. Toyotismo e subjetividade: as formas de desefetivação do trabalho vivo no capitalismo global. **Organizações & Democracia**, v. 7, n. 1/2, p. 89-108, 2006.

ALVES, G. A subjetividade às avessas: toyotismo e "captura" da subjetividade do trabalho pelo capital. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, v. 11, n. 2, p. 223-239, 2008.

ALVES, G. O espírito do toyotismo-reestruturação produtiva e "captura" da subjetividade do trabalho no capitalismo global. **Confluências| Revista Interdisciplinar de Sociologia e Direito**, v. 10, n. 1, p. 97-121, 2009.

ANTUNES, R. AS NOVAS FORMAS DE ACUMULAÇÃO DE CAPITAL E AS FORMAS CONTEMPORÂNEAS DO ESTRANHAMENTO (ALIENAÇÃO). **CADERNO CRH**, Salvador, n. 37, p. 23-45, jul./dez. 2002.

ANTUNES, R. Desenhando a nova morfologia do trabalho: As múltiplas formas de degradação do trabalho. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, n. 83, p. 19-34, 2008.

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

ANTUNES, R. **Ricardo Antunes: Indústrias 4.0 levarão à escravidão digital**. Belo Horizonte: Justiça do Trabalho, 11 jul., 2018b. Disponível em: <<https://portal.trt3.jus.br/internet/conheca-o-trt/comunicacao/noticias-juridicas/ricardo-antunes-industrias-4-0-levarao-a-escravidao-digital>>. Acesso em: 15 de mai. de 2020.

BONI, V.; QUARESMA, S. J. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. **Em Tese**, v. 2, n. 1, p. 68-80, 2005.

BRASIL. **COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 6.787, DE 2016, DO PODER EXECUTIVO**. Brasília: 2017. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1544961&filename=Tramitacao-PL+6787/2016>. Acesso em: 16 de set. de 2020.

BRASIL – Ministério da Justiça. **Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: A entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?** Brasília: MJ, 2018. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/documento-de-trabalho-001-2018-uber.pdf>>. Acesso em: 16 de set. de 2020.

CASILLI, A.; POSADA, J. The platformization of labor and society. **Society and the Internet: How Networks of Information and Communication are Changing Our Lives**, p. 293-306, 2019.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2000.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

CORIAT, B. **Pensar pelo avesso: o método japonês de trabalho e organização**. Rio de Janeiro: Revan-UFRJ, 1994.

CARRION, P.; QUARESMA, M. Internet da Coisas (IoT): Definições e aplicabilidade aos usuários finais. **Human Factors in Design**, v. 8, n. 15, p. 049-066, 2019.

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

DIAS, A. P. **A face perversa da terceirização: a reprodução das desigualdades e dos conflitos entre os trabalhadores**. 2011. 209f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.

EXAME. **28 curiosidades sobre o whatsapp que talvez você não conheça**. Revista EXAME: 13 set., 2016. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/tecnologia/28-curiosidades-sobre-o-whatsapp-que-talvez-voce-nao-saiba/>>. Acesso em: 10 de set. de 2020.

FEM – Fórum Econômico Mundial. **The Future of Jobs Report 2018**. Cologny: FEM, 2018. Disponível em: <http://www3.weforum.org/docs/WEF_Future_of_Jobs_2018.pdf>. Acesso em: 16 de set. de 2020.

GOUNET, T. **Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel**. São Paulo: Boitempo Editorial, 1999.

G1. **Primeiro fim de semana do Uber em Natal é marcado por protesto e brigas**. G1 RN: 29 ago., 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2016/08/primeiro-fim-de-semana-do-uber-em-natal-e-marcado-protesto-e-brigas.html>>. Acesso em: 16 de set. de 2020.

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

HOBBSAWN, E. **A era dos extremos: o breve século XX – 1914-1991**. São Paulo: Cia das Letras, 2011.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua trimestral**. Rio de Janeiro: IBGE-PNAD Contínua, 2016. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/4093#resultado>>. Acesso em: 17 de set. de 2020.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua trimestral**. Rio de Janeiro: IBGE-PNAD Contínua, 2020. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/4093#resultado>>. Acesso em: 17 de set. de 2020.

NETTO, José Paulo. **Introdução ao Estudo do Método de Marx**, São Paulo: Expressão Popular, 2011.

KIRA, B.; DE PAULA, P. C. B.; ZANATTA, R. A. F. **Economias do Compartilhamento e o Direito**. Curitiba, Editora Juruá, 2017.

LAVAL, C. **A uberização é uma extensão da racionalidade empreendedora: entrevista com Christian Laval**. DigiLabour: 04 out., 2019. Disponível em: <<https://digilabour.com.br/2019/10/04/a-uberizacao-e-uma-extensao-da-racionalidade-empreendedora-afirma-laval/>>. Acesso em: 17 de set. de 2020.

LIPIETZ, A. **Miragens e Milagres: Problemas da Industrialização no Terceiro Mundo**. São Paulo: Nobel, 1988.

MARX, Karl. **Grundrisse**. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 2011.

MASON J. W. **What Recovery: The Case of Continued Expansionary Policy of the FED**. Roosevelt Institute. 2017.

MENLO PARK, Calif. – January 30, 2019 – Facebook, Inc. (Nasdaq: FB) today reported financial results for the quarter and full year ended December 31, 2018.

MONTEIRO, A. P. L. Liberdade de profissão e Economia de Compartilhamento: desafios do trabalho na multidão. In: KIRA, B.; DE PAULA, P. C. B.; ZANATTA, R. A. F. **Economias do Compartilhamento e o Direito**. Curitiba: Editora Juruá, 2017.

NICOLACI-DA-COSTA, A. M. Revoluções tecnológicas e transformações subjetivas. **Psicologia: teoria e pesquisa**, v. 18, n. 2, p. 193-202, 2002.

BERG, J. *et al.* **Digital labour platforms and the future of work Towards decent work in the online world**. Genebra: Organização Internacional do Trabalho (OIT), 2018. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/1TWpTWRD28rt6-MVEsmaiVA6Yw65406vF/view>>. Acesso em: 17 de set. de 2020.

POCHMANN, M. **'A uberização leva à intensificação do trabalho e da competição entre os trabalhadores'**. Rio de Janeiro: Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio (EPSJV), 09 nov., 2016. Disponível em: <<http://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/entrevista/a-uberizacao-leva-a-intensificacao-do-trabalho-e-da-competicao-entre-os>>. Acesso em: 15 de jul. de 2020.

POCHMANN, M. **A desindustrialização brasileira e a desigualdade social. Os 5% mais ricos detêm a mesma fatia de renda que 95% da população**. Entrevista

especial com Márcio Pochmann. São Leopoldo: 26 set., 2019. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/159-noticias/entrevistas/592901-em-40-anos-brasil-tem-duas-decadas-perdidas-entrevista-especial-com-marcio-pochmann>>. Acesso em: 23 de jul. de 2020.

SCHOLZ, T. **Cooperativismo de plataforma:** contestando a economia do compartilhamento cooperativa. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, 2016.

SCHOR, J. Debatendo a economia compartilhada. In: KIRA, B.; DE PAULA, P. C. B.; ZANATTA, R. A. F. **Economias do Compartilhamento e o Direito.** Curitiba, Editora Juruá, 2017.

SCHWAB, Klaus. **A Quarta Revolução Industrial.** São Paulo: Edipro, 2016.

SENNETT, R. **A corrosão do caráter:** conseqüências pessoais do trabalho no novo capitalismo. Rio de Janeiro: Record, 2005.

SIDDIQUI, F. **Uber mandates a six-hour rest period for frequent drivers.** THE Washington Post, 12 fev., 2018. Disponível em: <<https://www.washingtonpost.com/news/dr-gridlock/wp/2018/02/12/uber-mandates-a-six-hour-rest-period-for-frequent-drivers/?noredirect=on>>. Acesso em: 20 de abr. de 2020.

SLEE, T. **Uberização:** a Nova Onda do Trabalho Precarizado. São Paulo: Elefante Editora, 2017.

SRNICEK, N. **Platform capitalism.** Cambridge: Polity Press, 2017.

Standing, G. **The Precariat:** The New Dangerous Class. London: Bloomsbury Academic, 2011.

SUTTO, G. **As 20 profissões com mais chances de serem substituídas por robôs nos próximos anos.** Revista *Infomoney*: 28 jan., 2019. Disponível em: <<https://www.infomoney.com.br/carreira/as-20-profissoes-com-mais-chances-de-serem-substituidas-por-robos-nos-proximos-anos/>>. Acesso em: 25 de jul. de 2020.

TEODORO, M. C. M.; D'AFONSECA, T. C.; ANTONIETA, M. Disrupção, economia compartilhada e o fenômeno Uber. **Revista Faculdade Mineira de Direito**, Belo Horizonte, v. 20, n. 39, 2017.

TRIBUNA DO NORTE. **Três carros da Uber são apreendidos pela STTU na madrugada de hoje.** Rio Grande do Norte: Tribuna do Norte, 27 ago., 2016. Disponível em: <<http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/tra-s-carros-da-uber-sa-o-apreendidos-pela-sttu-na-madrugada-de-hoje/356458>>. Acesso em: 08 de mai. de 2020.

TRIBUNA DO NORTE. **Motoristas de Uber superam táxis.** Rio Grande do Norte: Tribuna do Norte, 29 mar., 2019. Disponível em: <<http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/motoristas-de-uber-superam-taxis/443402>>. Acesso em: 16 de jun. de 2020.

UBER. **Um jeito diferente de levar a vida.** Brasil: Uber, s.d. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/uber-um-jeito-diferente-de-levar-vida/>>. Acesso em: 01 de out. de 2019.

UBER NEWSROOM. **Uber complete 5 anos de Brasil com 26 bilhões de viagens realizadas**. Brasil: Uber, 17 jul., 2019. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-completa-5-anos-de-brasil-com-26-bilhoes-de-viagens-realizadas/>>. Acesso em: 15 de set. de 2020.

UBER NEWSROOM. **Fatos e Dados sobre a Uber**. Brasil: Uber, 27 ago., 2020. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 16 de set. de 2020.

VACLAVIK, Marcia C.; PITHAN, Liana H. The agency search: the meaning of work for app drivers. **RAM. Revista de Administração Mackenzie**, v. 19, n. 5, 2018.

VEJA. **Presidente da Associação de Motoristas de Táxi rebate argumentos do Uber**. 22 jun., 2015. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/tecnologia/presidente-da-associacao-de-motoristas-de-taxi-rebate-argumentos-do-uber/>>. Acesso em: 20 de ago. de 2020.

VENTURA, I. **Na era dos aplicativos, taxistas têm vida difícil: 'Se fosse só pelo táxi, ia passar fome'**. AMAZONAS ATUAL: 15 dez., 2019. Disponível em: <<https://amazonasatual.com.br/valores-baixos-das-corridas-e-custo-alto-com-veiculos-opoem-taxistas-aos-aplicativos/>>. Acesso em: 15 de set. de 2020.

VASAPOLLO, L. A precariedade como elemento estratégico determinante do capital. **Pesquisa & Debate**, v. 16, n. 2 (28), 2005.

WASHINGTON. UNITED STATES SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION. 2019. Disponível em: <<https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1543151/000119312519103850/d647752ds1.htm>>. Acesso em: 04 de mai. de 2020.

APÊNDICES

ROTEIRO DE ENTREVISTA

Sujeitos da pesquisa: Amostra selecionada de motoristas cadastrados na plataforma Uber em atividade em Natal.

Objetivo geral: Verificar se os trabalhadores uberizados reificam o discurso do empreendedorismo ao ponto de não perceberem sua subordinação em relação à empresa Uber.

Dados de identificação

Nome:

Idade:

Gênero:

Escolaridade:

ANTES DO UBER	
PRIMEIRO BLOCO	1 ^a Exerceu alguma atividade profissional anterior a atividade na Uber?
	2 ^a Se sim, as atividades anteriores eram com carteira de trabalho assinada?
	3 ^a Por quanto tempo exerceu a atividade em cada experiência profissional anterior?
	4 ^a Exerceu por algum tempo mais de uma atividade profissional?
	5 ^a Como você avalia as rotinas de trabalho anteriores a experiência da Uber?
	6 ^a Ficou algum tempo desempregado, se sim, quanto tempo?
	7 ^a Quais os motivos do seu cadastramento na plataforma da Uber?

A ATIVIDADE NA UBER	
SEGUNDO BLOCO	8 ^a Quanto tempo está cadastrado na plataforma Uber?
	9 ^a Além da atividade na Uber, exerce alguma outra atividade profissional?
	10 ^a Quantas horas por dia se dedica a atividade na Uber?
	11 ^a Como é sua rotina na plataforma?
	12 ^a Dirige o próprio carro nas atividades na plataforma Uber?
	13 ^a Costuma trabalhar a noite ou madrugada?
	14 ^a Em quais regiões da cidade costuma trabalhar?
	15 ^a Já deixou de trabalhar por algum período? Por qual motivo?

PERCEPÇÕES SOBRE A ATIVIDADE NA EMPRESA UBER	
TERCEIRO BLOCO	16 ^a Você identifica alguma vantagem na forma de trabalho como motorista da Uber em relação aos trabalhos de carteira assinada?
	17 ^a Você identifica alguma desvantagem na forma de trabalho na plataforma Uber em relação aqueles com carteira de trabalho assinada?
	18 ^a O que acha do sistema de avaliação dos motoristas da Uber pelos passageiros?
	19 ^o O que acha da política de taxas da Uber?
	20 ^a Está satisfeito com a remuneração que tem a partir da atividade exercida na Uber?
	21 ^a Sente-se seguro trabalhando na Uber?
	22 ^a Ainda procura trabalho de carteira assinada?
	23 ^a Pretende permanecer cadastrado na Uber indefinidamente?
	24 ^a Está satisfeito com relação a sua jornada de trabalho na empresa Uber?